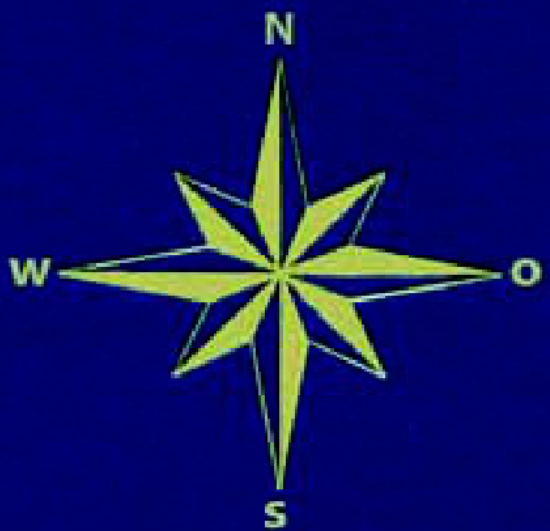
Анатолий Ткаченко

МОРСКОЙ БИОГРАФИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ



SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Словарь содержит краткие биографии более 650 лиц разных стран и народов мира с древнейших времён до наших дней, деятельность которых связана с морем. В нём описаны наиболее значительные события военно-морской истории, приведены сведения о крупнейших морских музеях мира и пояснены многие морские и иные термины. Его научная информация предназначена для школьников, студентов, курсантов, преподавателей и всех кто интересуется морской тематикой.

- ○
  - ○ Предисловие
  - ○ БИОГРАФИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ
    - ■ А
    - ■ Б
    - ■ В
    - ■ Г
    - ■ Д
    - ■ Е - Ж
    - ■ З
    - ■ И
    - ■ К
    - ■ Л
    - ■ М
    - ■ Н
    - ■ О
    - ■ П
    - ■ Р
    - ■ С
    - ■ Т
    - ■ У
    - ■ Ф
    - ■ Х-Ц
    - ■ Ч
    - ■ Ш
    - ■ Э-Ю-Я
  - ○ СПИСОК ПЕРСОНАЛИЙ
  - ○ МОРСКИЕ МУЗЕИ
  - ○ НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ СОБЫТИЯ ВОЕННО-МОРСКОЙ ИСТОРИИ
  - ○ МОРСКИЕ И ИНЫЕ ТЕРМИНЫ И ИХ СОДЕРАЖАНИЕ
  - ○ СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

○ СПИСОК АББРЕВИАТУР

АНАТОЛИЙ ТКАЧЕНКО
МОРСКОЙ БИОГРАФИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ

Т 48 Ткаченко А.Ф. Морской биографический словарь. – Луганск: изд-во «Шико», ООО «Виртуальная реальность», 2008. – с. 488.

ISBN 978-966-492-048-0
ББК 63.3(0)-8я2
© А.Ф. Ткаченко, 2008
© Издательство «Шико», 2008
Тираж 50 экз.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие……4
Биографический словарь….5
Список персоналий…347
Морские музеи……364
Наиболее значительные события
военно-морской истории……377
Морские и иные термины……410
Список сокращений……459
Список аббревиатур…….464

Предисловие

Морской биографический словарь является научно-справочным изданием для школьников, студентов, курсантов, преподавателей и всех, кто интересуется морской тематикой. Он содержит около 650 статей о выдающихся мореплавателях, флотоводцах и моряках-героях, кораблестроителях, авиаконструкторах и морских лётчиках, учёных-океанологах, писателях и художниках-маринистах, пиратах и других лицах различных стран и народов мира с древнейших времён до наших дней.

В Словаре помещены описания наиболее значительных событий военно-морской истории. Приведены сведения о крупнейших морских музеях мира, экспозиции которых посвящены истории мореплавания и кораблестроения, географическим открытиям, морским сражениям, навигационным инструментам и пособиям по навигации, морским картам и лоциям, моделям кораблей, оружию и т.п. Пояснены все морские и иные термины, встречающиеся в статьях.

Словарь такого содержания издаётся впервые.

Статьи расположены в алфавитном порядке, их названия даны жирным прописным шрифтом, а ударение соответствует правильному произношению.

Персоналии, о которых даны статьи, в других статьях выделены курсивом.

Для каждой персоналии указана государственная принадлежность. Если государственная принадлежность не совпадает с национальностью, то кроме неё приводится национальность персоналии. Все даты событий соответствуют новому календарному стилю.

При написании статей использованы многочисленные литературные источники и прежде всего энциклопедические издания.

БИОГРАФИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ

А

АБРО́СИМОВ Егор Иванович (г.р. неизв. - 1810) – российский моряк, капитан, преподаватель математики и навигации в военно-морских училищах, астроном, исследователь Белого и Балтийского морей. В 1800-1801 гг. под руководством *Л.И. Голенищева-Кутузова* выполнял астрономические определения главных прибрежных пунктов в Белом море, аналогичную работу - в Балтийском море в 1802-1806 гг. под руководством *Г.А. Сарычева*. В 1806 г. издал работу «Сочинение, показующее теорию и практику нахождения долготы на море или на земле».

АВИНОВ Александр Павлович (1786-1854) – российский мореплаватель, адмирал (1852). Окончил Морской корпус (1803). В 1804-1807 гг. мичманом проходил практику на кораблях английского флота и участвовал в Трафальгарском сражении 1805 г. английской эскадры адмирала *Г. Нельсона* с франко-испанской эскадрой адмирала *П. Вильнёва*. В 1812-1814 гг. плавал на российских кораблях БФ, участвовал в сражении с французами у берегов Голландии (1814). В 1819-1822 гг. старшим офицером шлюпа «Открытие» совершил кругосветное плавание под командованием *М.Н. Васильева*, по поручению которого исследовал и описал в Беринговом море участок сев.-зап. берега Бристольского залива. В 1827 г., командуя кораблём «Гангут», перешёл из Кронштадта в Средиземное море и участвовал в Наваринском сражении 1827 г. соединённых эскадр российского, английского и французского флотов под общим командованием вице-адмирала *Э. Кодрингтона* с турецко-египетским флотом под командованием Мухаррем-бея. В этом сражении корабль «Гангут» уничтожил два турецких фрегата. В 1828 г. Авинов был командирован в Америку для изучения кораблестроения.

В 1834-1837 гг. в чине контр-адмирала был начальником штаба ЧФ и портов Чёрного моря, с 1837 по 1849 г. – командиром Севастопольского порта. В 1852 г. стал полным адмиралом.

АГРИППА Марк Випсаний (ок. 63 - 12 до н. э.) – римский флотоводец и полководец, государственный деятель. С детских лет был другом и советником будущего римского императора (с 27 до н. э.) Октавиана Августа (63 до н. э. – 14 н. э.). В 36 г. нанёс поражение флоту Секста Помпея при Милах (Милаццо) и Навлохе (Рометта-Мареа) в Сицилии. За морские победы над Помпеем получил корону, в которой его изображали на монетах. В ходе борьбы за власть Октавиана Августа, Агриппа одержал ряд крупных побед. В сентябре 31 г. флот под его командованием

(260 лёгких кораблей) нанёс сокрушительное поражение объединённому флоту Марка Антония и египетской царицы Клеопатры (230 тяжёлых кораблей) при мысе Акциум в Ионическом море. Решающую роль в сражении сыграли подвижные корабли (либурны и биремы), оснащённые метательными машинами и абордажными якорями, которым противостояли маломанёвренные тяжёлые триремы флота Антония.

Агриппа известен постройками в Риме водопровода, Пантеона и терм. На основе работ римских землемеров составил карту Римского государства. Эта карта с географическими комментариями Агриппы и его автобиография были использованы Плинием Старшим (23 или 24 – 79 н. э.) при написании «Естественной истории» (37 книг) и Страбоном (64 или 63 до н. э. – 23 или 24 н. э.) в его труде «География» (17 книг). Сочинения Агриппы не дошли до нас.

АЙВАЗО́ВСКИЙ Иван Константинович, наст. фам. и имя Айвазян Ованес (1817-1900) – российский художник-маринист и баталист, академик (1844), профессор (1847), почётный член Петербургской АХ (1887), член многих зарубежных академий. Армянин. В 1833-1839 гг. учился в Петербургской АХ у М.Н. Воробьёва и Ф. Таннера. В 1840-1844 гг. пенсионер Академии художников в Италии. С 1844 г. живописец Глав. морского штаба российского флота. В 1845 г. с эскадрой адмирала *Ф.П. Литке* побывал на островах Греческого архипелага и у берегов Малой Азии. С 1846 г. жил и работал в Феодосии.

На своих полотнах изобразил многие победы российского флота: «Чесменский бой» (1848), «Наваринский бой» (1848), «Бой в Хиосском проливе», «Бриг «Меркурий», атакованный двумя турецкими кораблями» (1892) и др. Создал около 6000 картин, сотни рисунков и акварелей, многие из которых хранятся в картинной галерее, построенной им и подаренной в 1880 г. городу Феодосии. Основная тема творчества художника – романтическое изображение красоты моря, игра света и тени на воде, бесконечная смена оттенков, вспышки брызг в лучах солнца, необъятная морская ширь и могучий ритм волн, багряные закаты и лунный свет. Он запечатлел на своих картинах различные типы торговых и военных парусных судов, нелегкий труд рыбаков и моряков, противоборство человека со стихией и его мужество. Наиболее известные его полотна: «Кораблекрушение» (1843), «Девятый вал» (1850), «Суда на рейде» (1859), «Восход солнца. Черноморский берег» (1864), «Буря» (1872), «Чёрное море» (1881) и др. Картины художника ещё при жизни автора поступили в собрания крупнейших музеев мира, многие из них находятся в

частных коллекциях Европы, Азии и Америки.

АКИЯМА Санеййюки (1868-1918) – японский военно-морской теоретик, контр-адмирал (1913). В 1890 г. окончил Морскую академию, служил на различных кораблях штурманом. В 1897-1900 гг. находился на учёбе в США.

Преподавал тактику и стратегию в колледже Морского штаба, выделял географические факторы и влияние погоды, возможности техники и развитие коммуникаций. Учтя опыт европейских флотов, разработал свою тактику ведения боевых действий, которая включала концентрацию сил, гибкость построений кораблей и внезапность атаки. По примеру американцев ввёл в учебный процесс морскую игру, удобную для анализа теоретических разработок. Особое значение придавал планированию операций, подготовке флота к войне и моральному состоянию моряков.

В 1903 г. Акияму назначили в штаб 1-го флота, где он работал над планированием предстоящих боевых действий против России. Основной задачей, которую решал Акияма совместно с Хиросе, была блокада или нейтрализация российского флота в Порт-Артуре. Он разработал план, использованный в Цусимском сражении и при уничтожении остатков российского флота при его прорыве к Владивостоку. После окончания российско-японской войны 1904-1905 гг. он совместно с Т. Сабо и К. Судзуки начал разработку доктрины выхода японского флота из Внутреннего моря в океан для борьбы с новым вероятным противником – США. В 1912 г. написал книгу «Основы морской тактики», в которой изложил модель организации японского флота. В 1914 г. был назначен начальником отдела морских операций Морского министерства.

Всю свою энергию он направил на доказательство стране важности флота. Его идея ослабления американского флота на Тихом океане путём внезапной атаки, до объявления войны, на главную базу флота США была реализована 7 декабря 1941 г. нападением на Пёрл-Харбор.

АЛБУКЕРКИ Афонсу д' (1453-1515) – португальский мореплаватель. В 1510 г. захватил на зап. побережье полуострова Индостан территорию Гоа, в 1511 г. – Малакку, в 1515 г. – Ормуз и стал вице-королём португальских владений в Индии с центром в Гоа.

АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ (1866-1933) – великий князь, внук императора России Николая I, адмирал (1915), генерал-адъютант (1909). В 1886-1891 гг. совершил кругосветное плавание на корвете «Рында», затем плавал в Индию и Сев. Америку. В 1901-1905 гг. главноуправляющий торгового

мореплавания и портов России. Участвовал в создании российской авиации. В 1914-1915 гг. команд. авиацией Юж. фронта, в 1916-1917 гг. – полевой генерал-инспектор ВВФ. С 1918 г. в эмиграции, участвовал в деятельности Российского общевоинского союза.

АЛЕКСАНДРОВ Анатолий Петрович (1903-1994) – российский сов. физик, академик АН СССР, общественный деятель, Герой Соц. Труда (1954, 1960, 1973). Окончил Киевский гос. университет (1930). В 1946-1955 гг. директор Инст. физических проблем АН СССР, в 1960-1988 гг. – Инст. атомной энергии им. И.В. Курчатова. В 1975-1986 гг. президент АН СССР.

Труды по исследованию диэлектриков, электрич. и механич. свойств полимеров. Совместно с И.В. Курчатовым и др. разработал метод защиты кораблей от магнитных мин. Один из основателей сов. ядерной энергетики. Гос. премии СССР (1942, 1949, 1951, 1953), Ленинская премия (1959).

АЛЕКСАНДРОВСКИЙ Иван Фёдорович (1817-1894) – российский конструктор и изобретатель в области подводного кораблестроения. В 1862 г. впервые спроектировал подводную лодку с механическим двигателем водоизмещением 1913 т, в 1863 г. – подводную лодку водоизмещением 352 т. Применил для продувания цистерн главного балласта воздух высокого давления. Вооружение лодки состояло из двух обладавших плавучестью мин, связанных между собой тросом. Мины подводились под днище неприятельского корабля и взрывались с помощью тока от гальванических батарей. Сконструировал также самодвижущуюся мину-торпеду (1865), легководолазное снаряжение, конструкцию мягких понтонов для подъёма затонувших судов и др. технические средства для кораблей и судов ВМФ.

АЛЕКСЕЕВ Анатолий Дмитриевич (1902-1974) – российский сов. полярный лётчик, полковник, Герой Сов. Союза (1937). В 1928 г. участвовал в спасении итальянской экспедиции У. Нобиле, потерпевшей катастрофу на дирижабле «Италия». В 1937 г. участвовал в высадке на Сев. полюс научно-исслед. экспедиции под руководством *И.Д. Папанина*. В 1938 г. возглавлял воздушную экспедицию по эвакуации экипажей дрейфующих в море Лаптевых ледокольных пароходов «Г. Седов», «Садко» и «Малыгин».

Участник ВОВ 1941-1945 гг. В 1946-1958 гг. – лётчик-испытатель ВВС. В 1958-1974 гг. работал в Упр. полярной авиации и в аэропорту Шереметьево (г. Москва). Его именем названа гора на Земле Эндерби (Антарктида).

АЛЕКСЕЕВ Евгений Иванович (1843-1918) – российский воен. и гос. деятель, адмирал (1903), генерал-адъютант (1901). В 60-70-

х гг. совершил четыре кругосветных плавания. Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1863). В 1895-1897 гг. начальник Тихоокеанской эскадры. С 1899 г. начальник и команд. войсками Квантунской области и морскими силами Тихого океана, участвовал в подавлении Ихэтуаньского («боксёрского») восстания в Китае.

В 1903-1905 гг. наместник царя на Дальнем Востоке. Во время российско-японской войны 1904-1905 гг. главнокоманд. сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке (до окт. 1904). От должности отстранён за неудачи в войне. С 1905 г. член Гос. совета.

АЛЕКСЕЕВ Ростислав Евгеньевич (1916-1980) – российский сов. кораблестроитель, доктор техн. наук (1962). Окончил Горьковский (ныне Нижегородский) политех. инст. (1941). С 1941 г. инженер-конструктор, начальник и глав. конструктор ЦКБ завода «Красное Сормово». Под его руководством создан ряд быстроходных судов на подводных крыльях и экраноплан. Гос. премия СССР (1951), Ленинская премия (1962).

АЛКИВИАД (ок. 450 - 404 до н. э.) – политический деятель, флотоводец и полководец Афин (Древняя Греция). Его учителями были *Перикл* и Софокл. Отличался смелостью, умом и крайним честолюбием. Часто менял свои политические взгляды. В период Пелопоннесской войны 431-404 гг. неоднократно с 421 г. избирался стратегом, т.е. военачальником, облечённым широкими военными и политическими полномочиями. В 411-408 гг. афинский флот под руководством Алкивиада выиграл ряд морских сражений у спартанцев при Абидосе, Кизике и др., однако сам Алкивиад, заподозренный в стремлении к тирании, бежал к персам. Был убит персами по настоянию спартанцев.

АЛЫМОВ Илья Павлович (1831-1884) – российский учёный в области теории корабля. Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1854). За выдающиеся успехи в науках его имя занесли на мраморную доску корпуса и оставили в нём преподавателем. В гардемаринских классах он преподавал навигацию, астрономию и начертательную геометрию, а в офицерских классах – прикладную математику и теорию корабля. В 1877 г. предложил оригинальную форму обводов корпуса судов, которая была названа им «струйной» и известна в теории корабля под его именем. Струйное формообразование корпуса позволило улучшить ходовые качества кораблей и судов. В 1860 г. был направлен в Англию для ознакомления с системой преподавания в морских училищах. С 1873 г. работал в Техническом училище Морского ведомства, в котором с 1878 г. был инспектором классов. Занимался вопросами остойчивости судов и

совершенствования корабельных энергетических установок, внёс существенный вклад в теорию теплотехники.

АЛЬБАНОВ Валериан Иванович (1881-1919) – российский исследователь Арктики, штурман. Участвовал в качестве штурмана в арктической экспедиции *Г.Л. Брусилова* на шхуне «Св. Анна» (1912-1914). В окт. 1912 г. шхуну затёрли льды. Дрейф шхуны в неизученных районах Арктики длился свыше 1,5 лет. К концу апр. 1914 г. шхуну вынесло ледовым дрейфом в район севернее Земли Франца-Иосифа. С разрешения Брусилова он с 13 матросами покинул судно, 3 матроса вскоре вернулись, а остальные направились пешком к Земле Франца-Иосифа. Пройдя места, обозначенные на картах как Земля Петермана и Земля Оскара, они доказали, что такие острова не существуют. Во время перехода по дрейфующим льдам погибло 9 человек. Альбанов и матрос А.Э. Конрад были сняты с мыса Флора экипажем судна *Г.Я. Седова* «Св. Фока» в авг. 1914 г. Остальные члены экспедиции Брусилова погибли. Альбанов сохранил вахтенный журнал и записи метеорологических наблюдений, они дали новые сведения о поверхностных течениях в высокоширотных районах Арктики, что помогло выявить жёлоб «Анны» на севере Карского моря. Именем Альбанова названы ледник (Карское море, Северная Земля), мыс (Баренцево море, Земля Франца-Иосифа) и остров (Карское море).

АЛЬТФАТЕР Василий Михайлович (1883-1919) – российский сов. военачальник, контр-адмирал (1917). Окончил Морскую академию (1908). Участник 1-й мировой войны. После Октябрьского переворота перешёл на сторону Сов. власти. С февр. 1918 г. пом. начальника Морского генштаба, с окт. 1918 г. по 20 апр. 1919 г. первый команд. Морскими силами и член РВС Республики. Сыграл видную роль в создании Сов. ВМФ и обороне Петрограда.

АМЕРИГО ВЕСПУЧЧИ, см. Веспуччи Америго.

АМОСОВ Иван Афанасьевич (1800-1878) – российский кораблестроитель, инженер-генерал (1872). В 1832-1860 гг. под его руководством построены десятки воен. кораблей различных типов. В 1846-1848 гг. он на Охтинской верфи в Петербурге построил первый в России винтовой фрегат «Архимед» с паровой машиной и двухлопастным гребным винтом. Построенные Амосовым корабли обладали высокими мореходными качествами и живучестью. Использование его разработок в судостроении и судоремонте повысило боеспособность флота. В 1860-1873 гг. служил инспектором кораблестроительных работ Кронштадтского порта, с 1873 г. – член Адмиралтейств-совета.

АМОСОВ Иван Петрович (1772-1843) – российский

кораблестроитель, генерал-лейтенант (1831). Происходил из древнего рода новгородских мореходов. С 12 лет обучался кораблестроительному делу. В 1786-1793 гг. обучался на шотландских верфях Англии. В 1794 г. вернулся в Россию и работал в Глав. Адмиралтействе (Петербург) под руководством корабельного мастера *А.С. Катасонова*. В 1800 г. стал корабельным мастером, проектировал и руководил постройкой крупных кораблей и яхт. Одновременно с 1802 г. преподавал в Училище корабельной архитектуры. В 1804-1819 гг. был глав. инспектором кораблестроения Кронштадтского порта.

Он готовил и вооружал почти все корабли для российских кругосветных экспедиций начала 19-го столетия, в частности шлюпы «Надежда», «Нева», «Восток», «Мирный», «Открытие» и др. В 1823 г. разработал свой последний проект 74-пушечного корабля, постройкой которого в Кронштадте руководил лично. С 1830 г., будучи постоянным членом Кораблестроительного комитета Морского департамента, занимался вопросами материального обеспечения кораблестроения и отвечал за подготовку кадров кораблестроителей. Его именем названа гора на Земле Королевы Мод (Антарктида).

АМУНДСЕН Руаль (1872-1928) – норвежский полярный исследователь и путешественник. В 1890-1892 гг. учился на медицинском фак. в университете г. Кристиания (ныне Осло, Норвегия). С 1894 г. плавал матросом и штурманом на разных судах. В 1897-1899 гг. в качестве штурмана судна «Бельжика» участвовал в антарктической экспедиции бельгийца А. Жерлаша. В 1903-1906 гг. с шестью спутниками на промысловом судне «Йёа» первым с тремя зимовками прошёл Сев.-Зап. проходом от Гренландии к Аляске. Обследовал берега нескольких островов Канадского Арктического архипелага. В 1910-1912 гг. руководил экспедицией на судне «Фрам». Высадившись в бухте Китовой (барьер Росса), он с четырьмя спутниками 14 дек. 1911 г. достиг на собаках Южного полюса, опередив на месяц экспедицию *Р. Скотта*. В 1918-1920 гг. на судне «Мод» прошёл вдоль сев. берегов Евразии и достиг Берингова пролива. В 1926 г. руководил первым перелётом через Северный полюс на дирижабле «Норвегия» от Шпицбергена к Аляске. В июне 1928 г. при поисках итальянской экспедиции У. Нобиле, потерпевшей аварию над Сев. Ледовитым океаном на дирижабле «Италия», погиб в Баренцевом море вместе с экипажем гидросамолёта. Именем Амундсена названы море, гора и американская научная станция «Амундсен-Скотт» в Антарктиде, а также залив и котловина в Сев. Ледовитом океане.

АНДРЕ Саломон Август (1854-1897) – шведский полярный

исследователь, инженер. В 1897 г. на воздушном шаре «Орёл» с двумя спутниками вылетел со Шпицбергена к Северному полюсу. Все участники экспедиции погибли. Остатки экспедиции найдены в 1930 г. на острове Белый. Северная часть острова Зап. Шпицберген названа Землёй Андре.

АНДРЕЕВ Александр Игнатьевич (1887-1959) – российский сов. историк, археограф, исследователь Сев. Ледовитого океана, доктор ист. наук (1940), профессор (1945). Окончил ист. факультет Петербургского университета (1916). В 20-30-х гг. 20-го столетия участвовал в экспедициях в Якутии и на побережье Карского моря. Автор работ по истории Сибири и российских географ. открытий в Сев. Ледовитом и Тихом океанах, в т.ч. работ о *Г.И. Невельском*, братьях *Лаптевых*, С.П. Крашенинникове и многих др. Фамилией Андреева названы мыс на Земле Виктории и пик на Земле Королевы Мод (Антарктида).

АНДРЕЕВ Александр Петрович (1820-1882) – российский штурман, гидрограф, генерал-лейтенант (1881). Окончил Штурманское училище. В 1842-1857 гг. занимался гидрографическими работами на Балтийском и Белом морях. В 1858-1866 гг. возглавлял гидрографическую экспедицию по исследованию Ладожского озера. В 1871-1872 гг. был начальником Отдельной съёмки Кавказского берега Чёрного моря. В 1873-1880 гг. руководил гидрографическими работами на Онежском озере. В Балтийском море Андреев открыл и исследовал четыре банки и одну банку в Чёрном море, которые назвали его фамилией.

АНДРЕЕВ Константин Петрович (1853-1919) – российский гидрограф, генерал-майор (1904). Окончил Морское училище. В 1873-1878 гг. служил на БФ. В 1879-1881 гг. занимался гидрографическими работами на Балтийском море. В 1882-1883 гг. был начальником полярной станции на Новой Земле. В 1888-1893 гг. руководил Отдельной съёмкой Восточного океана, выполняя исследования в дальневосточных морях. В 1893 г. стал начальником Отдельной съёмки Чёрного моря. Фамилией Андреева названы бухта и три мыса в Японском море.

АНДРЕЕВ Николай Николаевич (1880-1970) – российский сов. физик, основатель сов. школы акустики и гидроакустики, академик АН СССР (1953), Герой Соц. Труда (1970). В 1909 г. окончил Базельский университет (Швейцария). Один из организаторов Акустического инст. АН СССР. Возглавлял работы по созданию гидроакустических станций наблюдения и связи, а также акустических тралов для борьбы с неконтактными акустическими минами. Труды по распространению звука, пьезоэлектричеству и др.

АНДРЕЕВ Степан (г.р. и г.с.неизв.) – российский геодезист. В 1763-1764 гг. совершил походы из устья р. Колымы для исследования Медвежьих островов в Восточно-Сибирском море. Нанёс их на карту и дал первое описание. Во время похода в 1764 г. открыл остров к северо-западу от Медвежьих островов, который позднее назвали островом Новая Сибирь. Один из Медвежьих островов в 1912 г. назван его фамилией.

АНДРОНОВ Владимир Васильевич (1911-1941) – российский сов. исследователь Сев. Ледовитого океана. Окончил Ленинградский гидротехнический техникум. С 1935 г. занимался исследованием сев. морей. Первым сделал инструментальную съёмку Медвежьих островов в Восточно-Сибирском море. Погиб в 1941 г. во время десантной операции в Финском заливе. В память о погибшем Андронове названа бухта на острове Земля Александры (Баренцево море, архипелаг Земля Франца-Иосифа).

АНЖУ Пётр Петрович (1832-1876) – российский капитан 1-го ранга (1876). Окончил Морской корпус. В 1848-1850 гг. плавал к берегам Дании, Голландии и Англии. В 1852-1855 гг. на фрегате «Паллада» и шхуне «Восток» перешёл на Тихий океан. Участвовал в гидрографических работах у побережья Кореи. С 1856 г. служил на БФ. В 1873-1875 гг. командовал пароходами «Ительмень» и «Ладога», участвовавших в гидрографических работах на Ладожском и Онежском озёрах. В его честь назван мыс (Японское море, полуостров Корея).

АНЖУ Пётр Фёдорович (1796-1869) – российский исследователь Арктики, адмирал (1866). Окончил Морской корпус (1814). В 1820-1824 гг. руководил экспедицией по исследованию побережья Сибири и Новосибирских островов, во время которой описал берега Сибири между устьями рек Оленёк и Индигирка и составил карту Новосибирских островов. Первым изучил состояние движущихся и паковых льдов в море Лаптевых, господствующие течения и ветры, суточные и сезонные колебания температур воздуха и воды, сделал многочисленные промеры глубин, определил магнитное склонение и наклонение и их годовые изменения, высоты приливов и отливов и др. В 1825-1826 гг. участвовал в экспедиции по описи сев.-вост. берега Каспийского и зап. берега Аральского морей. В 1827 г. отличился в Наваринском сражении, командуя артиллерией на линейном корабле «Гангут». С 1830 г. служил на БФ, командуя кораблём и группой кораблей, с 1844 г. – в Адмиралтействе и науч. учреждениях морского ведомства. Именем Анжу названа одна из групп Новосибирских островов (острова Котельный, Фаддеевский, Новая Сибирь и Бельковский) и др. географические объекты.

АННЕНКОВ Михаил Дмитриевич (1794-1839) – российский

воен. моряк, капитан 2-го ранга (1832), участник двух кругосветных экспедиций. Окончил Морской корпус. В 1812-1818 гг. служил на кораблях БФ. В 1819-1821 гг. на шлюпе «Мирный» участвовал в первой российской антарктической экспедиции *Ф.Ф. Беллинсгаузена – М.П. Лазарева*. В 1822-1825 гг. на фрегате «Крейсер» совершил второе кругосветное плавание под командованием М.П. Лазарева с заходом в Русскую Америку (Аляска). В 1827 г. на корабле «Азов» участвовал в Наваринском сражении. Именем Анненкова названы ледник на Берегу Правды (Антарктида), остров (море Скотта, Антарктика), остров (Японское море, у побережья Кореи).

АНСОН Джордж (1697-1762) – английский воен.-мор. деятель, теоретик воен.-мор. искусства, адмирал (1761). На флоте служил с 14 лет, в 26 лет стал капитаном корабля. В войне за Австрийское наследство (1740-1748) командовал объединённым англо-голландским отрядом воен. кораблей. Одержал ряд побед над флотом Испании в морских сражениях в Северном море и Атлантическом океане (1740-1744), разгромил французскую эскадру у мыса Финистерре (1747). Во время Семилетней войны (1756-1763) командовал эскадрой, обеспечивавшей высадку английского десанта на побережье Франции и прикрытие английских войск с моря. С 1751 г. возглавлял Британское адмиралтейство. Ввёл в английском флоте новую классификацию кораблей, учредил постоянный корпус морской пехоты, разработал и издал новый воен.-мор. устав (действовавший до 1865 г.), издал наставление о взаимодействии воен.-мор. и сухопутных войск, издал работы о воен.-мор. десантах и о встречном бое эскадр, образовал систему инспекций, ввёл единую форму одежды для офицеров флота и др. За большой вклад в развитие теории воен.-мор. дела в 50-60-х гг. 18-го столетия Ансона неофициально называли в Англии «отцом флота».

АНУФРИЕВ Иван Петрович (1868-1937) – российский сов. капитан дальнего плавания, исследователь Арктики. С 10 лет плавал на Белом море юнгой, коком, матросом. После окончания штурманских курсов в Архангельске служил штурманом и капитаном на парусных и паровых судах. В 1909-1913 гг. капитан первого на севере российского ледокольного парохода «Николай», на котором совершил несколько зимних плаваний в Карском море, доказав их возможность. Обследовал острова Новой Земли и внёс исправления в карты. В 1914 г., будучи капитаном экспедиционного судна «Герта», осуществлял поиски экспедиции *Г.Я. Седова*. С 1915 г. был капитаном ледокольного парохода «Сибиряков», командовал зверобойными шхунами, служил лоцманом в ряде арктических экспедиций, был пионером зимних

навигаций в морях Сев. Ледовитого океана. Опубликовал ряд статей о зверобойном промысле и вопросам судовождения и навигации на Севере, среди них «О тюленьем промысле на Белом море» (1897), «О льдах Белого моря» (1909), «Из истории мореходства на Севере» (1913), «О ледокольном флоте» (1923) и др. В 1924 г. его именем названа бухта на Новой Земле (Карское море).

АПОСТОЛИ Николай Николаевич (1861-1937) – основоположник морской фотографии в России, контр-адмирал (1915). Окончил Морское училище (1884). Служил флаг-офицером начальника эскадры Атлантического океана. С 1905 г. офицер оперативного отдела Кронштадтского порта, с 1910 г. начальник службы связи в штабе БФ. После Октябрьского переворота 1917 г. служил в различных флотских учреждениях, преподавал в Военно-морском училище им. М.В. Фрунзе. Объектами его съёмок были главным образом корабли и побережье Балтийского моря. Он создал обширный высокохудожественный иллюстративный материал о кораблях российского флота, вошедший во многие пособия, справочники и книги.

АПРАКСИН Фёдор Матвеевич (1661-1728) – российский генерал-адмирал (1708), граф (1709), один из создателей российского флота, сподвижник императора *Петра I*. В 1693-1696 гг. двинский воевода и губернатор Архангельска, где расширил старую и заложил новую судоверфь. С 1700 г. строил корабли в Азове, стал главным начальником Адмиралтейского приказа, ведавшего строительством, вооружением и снабжением флота. С 1708 г. принимал участие в создании БФ. Во время Северной войны 1700-1721 гг. командовал корпусом и Галерной флотилией. Отличился при осаде и взятии шведской крепости Выборг (1710) и в морском сражении у полуострова Гангут (Ханко) на Балтийское море (1714), одержав первую в истории российского флота крупную победу над шведским флотом. В 1711-1723 гг. управлял Эстляндией, Ингерманландией и Карелией. С 1717 г. Апраксин стал первым президентом Адмиралтейств-коллегии. В Персидском походе 1722-1723 гг. командовал Каспийской флотилией, в 1723-1726 гг. – БФ. С 1726 г. член Верховного тайного совета.

АРГОНАВТЫ (не ранее XIII-XII вв. до н. э.) – в древнегреческой мифологии участники плавания на корабле «Арго» знаменитых героев Эллады под предводительством Ясона в страну Колхиду (совр. Грузия) за золотым руном – шкурой волшебного барана. По преданию доставка из Колхиды в Грецию золотого руна возвращала отцу Ясона, свергнутому

фессалийскому царю Эсону, царскую власть. Совершив ряд подвигов, аргонавтам удалось с помощью волшебницы Медеи добыть золотое руно и привезти его в Грецию. В этом мифе нашли отражение первые походы древнегреческих мореплавателей к берегам Чёрного моря. В 1984 г. английский учёный и путешественник Т. Северин по многим источникам реконструировал маршрут Ясона, построил копию корабля «Арго» и прошёл путём аргонавтов.

АРКАС Захар Андреевич (1793-1866) – российский военный моряк, генерал-лейтенант. Брат *Н.А. Аркаса*. По национальности грек. Окончил Николаевское штурманское училище. Участник боевых действий против турок на Чёрном море. В 1822 г. основал в Севастополе Морскую офицерскую библиотеку. Выйдя в отставку, поселился в Николаеве и до конца жизни занимался античной археологией Причерноморья и историей Черноморского флота.

АРКАС Николай Андреевич (1816-1881) – российский военно-морской деятель, адмирал (1878), генерал-адъютант (1873). По национальности грек. Брат *З.А. Аркаса*. Окончил Николаевское штурманское училище. В 13-летнем возрасте поступил волонтёром на ЧФ. Участвовал в российско-турецкой войне 1828-1829 гг., в Босфорской экспедиции и боевых действиях у берегов Кавказа. В 40-х годах провел по рекам с Балтики в Астрахань 12 судов и основал на Каспийском море пароходство. В 1848 г. наблюдал в Англии за постройкой пароходо-фрегата «Владимир» и стал его первым командиром. В 1852 г. стал флигель-адъютантом, и его перевели с ЧФ на службу в Гвардейский экипаж (Петербург). В 1855 г. он по собственному проекту строил батарейные плоты для обороны Кронштадта, участвовал в комиссии по совершенствованию флота. В 1856 г. капитана 1-го ранга Аркаса назначили директором Российского общества пароходства и торговли (РОПИТ) и командиром Гвардейского экипажа. В 1860 г. он стал контр-адмиралом, а в 1866 г. вице-адмиралом. В 1871 г. его назначают Глав. командиром Николаевского порта и военным губернатором Николаева. В октябре 1871 г. Черноморская флотилия стала флотом, а Аркас Глав. командиром флота и Черноморских портов. Его основной заботой на этом посту было приведение в порядок главной базы флота после Крымской войны 1853-1856 гг. Благодаря его активной деятельности в 1872 г. была завершена очистка Севастопольских бухт от затопленных судов. Флот пополнялся кораблями, укреплялась береговая оборона побережья и портов, производилось оснащение главных гаваней Чёрного моря портовыми сооружениями и механизмами. Его усилиями ЧФ

был подготовлен к российско-турецкой войне 1877-1878 гг., в которой отличился будущий флотоводец *С.О. Макаров*. В 1881 г. Аркас вышел в отставку и в этом же году умер в родном городе Николаеве, почётным гражданином которого он стал в 1880 г.

АРСЕНЬЕВ Константин Иванович (1789-1865) – российский статистик, историк, географ, академик Петербургской АН (1841). В 1819-1821 гг. профессор Петербургского университета, отстранён от преподавания за осуждение крепостного права. Один из организаторов Российского географического общества (1845), автор «Краткой всеобщей географии».

АРТЕМЬЕВ Владимир Андреевич (1885-1962) – российский советский конструктор пороховых ракет. Участник разработки и испытаний в СССР первых ракет на бездымном порохе. Внёс вклад в создание реактивных снарядов для реактивных систем залпового огня. Впервые батареи реактивной артиллерии («Катюши») были применены в июле 1941 г. во время Великой Отечественной войны. Гос. премия СССР (1941,1943).

АРХИМЕД (ок. 287 - 212 до н. э.) – древнегреческий учёный, механик, математик, изобретатель. Жил и работал в г. Сиракузы (Сицилия). Разработал методы расчёта площадей поверхностей, площадей и объёмов различных фигур и тел, предвосхитившие интегральное исчисление, а также начальные принципы математической физики и механики. Определил центры тяжести различных фигур, заложил основы статики и гидростатики. Знаменитый закон Архимеда о действии выталкивающей силы на погруженное в жидкость тело положен в основу таких понятий, как водоизмещение судна, остойчивость и центр величины судна, положительная, нейтральная и отрицательная плавучесть и др. Дал математический вывод закона рычага, изобрёл водоподъёмный механизм, явившийся прообразом гребного и воздушного винтов (архимедов винт), сконструировал угломерный инструмент для определения диаметра Солнца (прообраз будущего секстана), построил звёздный глобус, который позволял моделировать координаты светили, траектории их движения, фазы Луны, солнечные и лунные затмения и др. Организатор инженерной обороны г. Сиракуз против римлян во время 2-й Пунической войны (218-201 до н. э.). Убит римским солдатом при взятии г. Сиракуз.

АРЦЕУЛОВ Николай Алексеевич (1816-1869) – российский кораблестроитель, подполковник Корпуса корабельных инженеров (1863). Получил специальное образование в кондукторских ротах Учебного морского рабочего экипажа. Проектировал первые броненосные корабли воен.-мор. флота. Участвовал в постройке воен. пароходов и ряда винтовых судов. С

1856 г. член Кораблестроительного техн. комитета. По своему проекту построил десять однобашенных броненосных лодок (мониторов). С 1860 г. старший судостроитель Петербургского порта.

АСЛЯМОВ Сергей Александрович (1907-1942) – российский сов. лётчик полярной авиации, Герой Сов. Союза (1942). Окончил Ейское училище морской авиации. Служил пилотом-инструктором в морской авиашколе. С 1937 г. работал в полярной авиации. Участвовал в спасении экипажей судов, зимовавших в море Лаптевых. В 1939 г. осуществил безледокольную проводку парохода «Революционер» с востока в порт Певек. Участник ВОВ 1941-1945 гг. За боевые заслуги удостоен звания Героя Сов. Союза (посмертно). Его именем названа бухта на полуострове Таймыр (море Лаптевых).

АСТАХОВ Георгий Александрович (1919-1972) – российский сов. учёный в области приборов управления. Окончил Московское высшее техн. училище им. Н.Э. Баумана (1944). В 1956-1960 гг. глав. инженер Глав. производственного управления Министерства судостроительной промышленности СССР, в 1960-1972 гг. директор НИИ. Один из создателей первой сов. корабельной информационно-управляющей системы. Науч. труды и изобретения в области обработки радиолокационной информации, корабельных электронно-вычислительных машин и автоматизированных систем управления. Ленинская премия (1972).

АТЛАСОВ Степан Семенович (1844-г.с. неизв.) – российский воен. моряк. Окончил Морское училище в Николаевске-на-Амуре. С 1862 г. плавал в морях Тихого океана на пароходо-корвете «Америка», канонерской лодке «Морж» и др. кораблях. В 1862-1863 гг. принимал участие в исследовании залива Петра Великого (Японское море). В 1867-1868 гг. исследовал сев. часть Амурского залива (Японское море). Его именем названы банка и мыс в Амурском заливе.

АФАНАСЬЕВ Василий Иванович (1843-1913) – российский морской инженер и учёный в области кораблестроения, генерал-лейтенант. Окончил Морское инженерное и артиллерийское училище в Кронштадте (1861) и Морскую академию по механическому отделению (1870). С 1870 г. на преподавательской работе в Штурманском и артиллерийском училище в Кронштадте (с 1872 г. Морское инженерное училище), где читал лекции по сопротивлению материалов, технологии металлов, пароходной механике и др. дисциплинам. В 1883-1894 гг. работал на Кронштадтском судостроительном заводе глав. механиком, помощником, а затем начальником завода. С 1894 г. до выхода в

отставку в 1906 г. был инспектором по механической части Морского технического комитета. Участвовал в проектировании и обсуждении большинства строившихся в России кораблей и их энергетических установок. Практическую деятельность сочетал с научно-исследовательской работой в области механики и морской техники, которая принесла ему широкую известность на флоте. Он исследовал закона движения судна, вопросы проектирования и эксплуатации паросиловых установок и гребных винтов. По ряду проблем дал способы расчёта. В 1889 г. предложил формулу для определения мощности механизмов, необходимой для сообщения кораблю заданной скорости. Формулу назвали его именем, её приняли судостроители всего мира. Афанасьев участвовал в разработке техн. задания и расчёте паровых машин, винтов и обводов ледокола «Ермак», способного форсировать тяжёлые льды, толщиной свыше 2 метров.

АХМАТОВ Виктор Викторович (1875-1934) – российский гидрограф-геодезист. Окончил Петербургский университет. В 1899-1901 гг. участвовал в градусных измерениях на Шпицбергене. В 1902 г. проводил гидрографические работы на озере Байкал. Затем выполнял гидрографические исследования на Белом море, а в 1907 г. – на Онежском и Ладожском озёрах. В 1917-1930 гг. был помощником начальника Главного гидрографического управления. С 1906 г. преподавал в высших учебных заведениях, с 1930 г. – в Военно-морской академии. Фамилией Ахматова названы залив на Сев. Земле (море Лаптевых), мыс на Новой Земле (Карское море) и перевал на Шпицбергене (Баренцево море).

Б

БАБКИН Василий Матвеевич (1813-1876) – российский гидрограф и картограф, исследователь Балтийского и Японского морей, генерал-лейтенант (1875). Окончил Штурманское училище. В 1831-1835 гг. на бриге «Парис» плавал на Чёрном и Средиземном морях. В 1836-1840 гг. служил на БФ. В 1840-1856 гг. производил гидрографические работы в Рижском заливе и проливах, ведущих в залив (Балтийское море). В 1857 г. заведовал лоцманской и маячной частями Сибирской флотилии. В 1860 г. был начальником экспедиции на шхуне «Восток», произвёл опись материкового побережья Японского моря от залива Владимира до залива Америка. В 1862-1863 гг. экспедиция Бабкина картографировала всё побережье залива Петра Великого. Его именем названы бухта на острове Русском в заливе Петра Великого и мыс в заливе Посьета (Японское море).

БАБУШКИН Михаил Сергеевич (1893-1938) – российский сов. полярный лётчик, Герой Сов. Союза (1937). Окончил Гатчинскую воен. авиац. школу (1915). С 1923 г. в гражданской авиации. Участвовал в поисках итальянской экспедиции У. Нобиле (1928), потерпевшей аварию на дирижабле «Италия» над Сев. Ледовитым океаном. Был участником экспедиций на пароходе «Челюскин» (1933) и ледокольном пароходе «Садко» (1935). В 1937 г. с его самолёта производилась высадка на лёд полярников дрейфующей станции «Северный полюс-1». Погиб в авиац. катастрофе. В честь Бабушкина названы мыс на острове Земля Александры (Баренцево море, архипелаг Земля Франца-Иосифа), остров (море Сомова, Антарктика), остров у Новой Земли (Баренцево море).

БАДИГИН Константин Сергеевич (1910-1984) – российский сов. капитан дальнего плавания, писатель-маринист, канд. географ. наук, исследователь Арктики, Герой Сов. Союза (1940). С 1929 г. плавал матросом на судах торгового флота на Дальнем Востоке. Окончил Владивостокский морской техникум (1932). В 1935-1936 гг. штурманом плавал на ледоколе «Красин», затем на ледокольном пароходе «Садко», который в окт. 1937 г. был затёрт дрейфующими льдами в море Лаптевых вместе с ледокольными пароходами «Малыгин» и «Георгий Седов». В марте 1938 г. назначен капитаном «Георгия Седова» и на нём продолжал дрейфовать до освобождения парохода из льдов в янв. 1940 г. Во время дрейфа команда судна провела под руководством Бадигина ряд науч. наблюдений. В начале ВОВ служил в Беломорской воен. флотилии, в 1942 г. был переведён в Глав. управление Сев.

морского пути начальником штаба морских аркт. операций, вместе с *М.П. Белоусовым* возглавлял Управление Беломорских ледовых операций. С конца 1943 г. капитан на судах Сев. Ледовитого океана. Известен своими трудами по истории полярного мореплавания и истории российского флота.

Произведения : «Покорители студёных морей» (1959), «На затонувшем корабле» (1964), «Корсары Ивана Грозного» (1977), «На морских дорогах» (1978) и др.

БАЙРОН Джон (1723-1786) – английский мореплаватель, коммодор (1778). В 1740-1744 гг. участвовал в кругосветной экспедиции, у берегов Чили потерпел крушение и его корабль «Вагер» затонул. В 1764 г. отправился на поиски новых земель в Тихом океане, открыл несколько островов из группы Туамоту, Токелау и Гилберта. Науч. наблюдения и открытия изложил в книге, опубликованной в 1768 г. С 1769 г. губернатор острова Ньюфаундленд, который он подробно исследовал и описал, уточнив лоцию и морские карты.

В 1775-1779 гг. во главе эскадры патрулировал берега Франции и Испании. В 1779 г. разгромил испанскую эскадру у берегов Гренады. Существует легенда о том, что во время плаваний Байрон всегда попадал в жестокие штормы и за это в английском флоте его прозвали «Джек – скверная погода». Именем Байрона назван пролив между островами Новая Ирландия и Лавонгай в Тихом океане, один из островов Гилберта в Тихом океане, мыс на юге Австралии. Умер Джон Байрон в чине вице-адмирала. Его внук, великий английский поэт-романтик Джордж Байрон (1788-1824), написал о нём рассказ «Гибель «Уэджера», вошедший в число лучших произведений мировой литературы о жизни моряков.

БАЛЬБОА Васко Нуньес де (ок. 1475-1517) – испанский мореплаватель. В 1510 г. вместе с испанским конкистадором Ф. де Энрико предпринял экспедицию в Америку. Затем сам совершал конкистадорские походы. В 1513 г. первым из европейцев пересёк узкий Панамский перешеек и достиг берега Тихого океана, который назвал «Южным морем» и объявил его воды испанскими владениями. Участвовал в различных экспедициях по исследованию и завоеванию островов в Тихом океане. В начале 1517 г. был обвинён испанским губернатором в измене и казнён.

БАРАНОВ Александр Андреевич (1746-1819) – российский мореплаватель и исследователь Аляски, первый Глав. правитель российских поселений в Америке. До 1790 г. занимался торгово-промышленной деятельностью в Москве, Петербурге и Иркутске. Способствовал развитию различных промыслов в Сибири и на

Аляске, установлению торговых связей с Калифорнией, Гавайскими и Филиппинскими островами, Китаем и Японией.

В 1790 г. назначен управляющим Российско-американской компанией. Основал на Аляске ряд новых поселений на берегах Кенайского и Чугачского заливов и на прилегающих островах. Участвовал в обследовании и описании Кенайского, Чугачского и Бристольского заливов, Тихоокеанского побережья Аляски, Алеутских островов. Снарядил ряд экспедиций для поиска полезных ископаемых на Аляске и побережье Тихого океана, построил верфь и положил начало местному судостроению, медеплавильному производству, добыче угля. В 1818 г. вышел в отставку, умер на корабле вблизи острова Ява, возвращаясь на родину. Похоронен по морскому обычаю в море. Именем Баранова названы остров в архипелаге Александра (Сев. Америка, Тихий океан), мыс и гора на острове Сахалин (Японское море).

БАРАНОВСКИЙ Владимир Степанович (1846-1879) – российский изобретатель и конструктор первых систем скорострельной артиллерии. В 1872-1875 гг. создал для флота 2,5-дюймовую (63,5 мм) скорострельную пушку с унитарным патроном, полевую и горную пушки – для армии. Впервые применил в артиллерийских системах поршневой затвор с самовзводным ударником, предохранитель, унитарный патрон, ударный способ воспламенения заряда, безоткатный лафет и др. Совместно с отцом, Степаном Ивановичем Барановским, сконструировал пневматический двигатель для подводной лодки. Погиб при испытании образца патрона для пушки.

БАРБАРОССА I, Арудж (г.р. неизв. - ок. 1517) – средиземноморский пират, властитель Алжира. По происхождению грек с острова Митилини. Настоящее имя неизвестно, мусульманство и имя Арудж принял в 16 лет после захвата турками острова и стал пиратом на турецком корабле. Отличался отвагой и беспощадностью, став пиратским предводителем, совершал дерзкие нападения на торговые суда и средиземноморские порты Европы, особенно Испании. Борясь против пиратов, испанский флот захватил ряд опорных пунктов пиратов в Сев. Африке, обложив жителей городов Оран, Бужи и Алжир крупной данью. В 1516 г. население Алжира восстало, призвав на помощь пиратов Аруджа. Пираты захватили Алжир и Арудж провозгласил себя его владыкой под именем Барбароссы I. После ряда сражений на суше и на море с войсками испанского короля Карла V Барбаросса вынужден был покинуть Алжир, оставив там своего брата Хайраддина, будущего *Барбароссу II*, и отправился за помощью к марокканскому султану. Отряд Барбароссы численностью 1500 человек был настигнут испанцами

у реки Саладо. Барбаросса успел переправиться на другой берег реки и имел возможность уйти от погони, но, видя, как храбро сражаются его товарищи, вернулся к отряду и погиб в неравном бою.

БАРБАРОССА II, Хайраддин, Каир-ад-дин (г.р. неизв. - 1556) – турецкий мореплаватель, средиземноморский пират. По национальности грек. Брат *Барбароссы I*, от которого он унаследовал крупную пиратскую флотилию в несколько тысяч человек и его имя. В 1518 г. Барбаросса стал вассалом Великой Порты (Турции), уступив все притязания на Алжир турецкому султану Селиму. Получив от Селима титул паши и помощь (2 тыс. воинов), Барбаросса захватил почти все важнейшие пункты Алжира. В плен на турецкие галеры попали 12 тыс. невольников. Пиратский флот действовал во многих районах Средиземного моря. После длительной и ожесточенной борьбы с испанцами Барбаросса окончательно укрепился в Алжире. В 1534 г., получив новые подкрепления от турецкого султана (18 тыс. воинов), он покорил Тунис. Однако в 1535 г. испанский флот под командованием *Андреа Дориа* отбил Тунис, но несколько дней спустя Барбаросса опустошил Минорку, увёл оттуда 6 тыс. пленных и подарил их султану Сулейману Великолепному. Султан наградил Барбароссу титулом великого адмирала, поставил его во главе турецкого флота и назначил бейлербеем Африки. В 1536-1537 гг. он захватил Бизерту в Тунисе, угрожал Неаполю, опустошил ряд островов в Ионическом и Эгейском морях. В 1538 г. против пиратского флота вновь выступил Андреа Дориа, однако победу одержали пираты. В 1543 г. флот Барбароссы оказал помощь французам в овладении городом Ницца. Достигнув большой славы и накопив огромные богатства, Барбаросса поселился в Константинополе. До конца жизни он оставался пашой Алжира. Похоронен в мавзолее, воздвигнутом по его воле.

БАРЕНЦ Виллем (ок. 1550-1597) – голландский мореплаватель. В 1594-1597 гг. руководил тремя экспедициями в Сев. Ледовитом океане, искавших Сев.-Вост. проход из Атлантического в Тихий океан. В экспедиции 1596-1597 гг. открыл острова Медвежий и Зап. Шпицберген. В авг. 1596 г. корабль был затерло льдами у Новой Земли и он был вынужден зазимовать на её сев.-вост. побережье. В июне 1597 г. оставшиеся в живых участники экспедиции, бросив корабль, отправились на двух шлюпках в обратный путь, во время которого Баренц умер. Его похоронили на Новой Земле. В 1875 г. в хижине Ледяной гавани были обнаружены дневники Баренца и составленная им карта Новой Земли. Его именем названо одно из морей Сев.

Ледовитого океана, остров в архипелаге Шпицберген, посёлок и порт Баренцбург на острове Зап. Шпицберген.

БАРТ, Бар Жан (1651-1702) – французский моряк, корсар. Родился в Голландии, сын рыбака. Не имея права по своему происхождению на получение офицерского чина, Барт стал капитаном корсарского корабля и своей отвагой обратил на себя внимание французского короля Людовика XIV, который в 1691 г. возвёл его в чин лейтенанта. Барт оказал значительные услуги Франции в борьбе с голландскими захватчиками. В 1694 г. во время сильного неурожая во Франции он несколько раз проводил купеческие суда с хлебом и даже отбил у голландского контр-адмирала Гидда захваченный им караван из 130 судов, шедший из портов Балтики во Францию с грузом ржи, чем избавил страну от голода. За эти подвиги возведён в потомственное дворянство. В 1696 г. ему была назначена пожизненная пенсия, а его сын принят лейтенантом в королевский флот и впоследствии стал контр-адмиралом. Его имя носили несколько кораблей ВМС Франции, в т.ч. линкор «Жан Барт».

БАСАРГИН Григорий Гавриилович (г.р. неизв. - 1853) – российский исследователь Каспийского моря, вице-адмирал. В 1805-1811 гг. гардемарином и мичманом плавал в Балтийском и Средиземном морях, участвовал в боевых действиях против турок. В 1813-1814 гг. лейтенантом плавал в Северном море и Ла-Манше, участвовал в военных действиях против французов у берегов Голландии. С 1816 г., с перерывом в 1837-1842 гг., служил на Каспии. В 1819-1821 гг., командуя корветом «Казань» и транспортом «Кура», принимал участие в экспедиции обследовавшей юго-вост. берег Каспия. В 1823-1826 гг. был начальником гидрографической экспедиции, описавшей сев.-зап. побережье Каспия. Подробно описал также рейды в районе Апшеронского полуострова. На основании собранных материалов составил карту каспийского берега от Ленкорани до устья реки Куры и «Атлас волжских устьев и части западного берега Каспийского моря» (1831).

БАСС Джордж Ф. (г.р. 1932 - неизв.) – американский учёный в области подводной археологии, доктор наук, профессор классической археологии Пенсильванского университета (США), основатель и президент Института морской археологии в Техасе. Подводной археологией занимался с 1968 г. Руководил многими экспедициями по изучению затонувших кораблей в Средиземном море. Инициатор разработки многих технических средств, способствующих проведению подводных исследований. Автор статей и книг, посвящённых подводной археологии.

БАФФИН Уильям (1584-1622) – английский полярный

исследователь, штурман. В 1612-1616 гг. участвовал в ряде экспедиций по поиску Сев.-Зап. прохода из Атлантического в Тихий океан. В 1612 г. побывал на западном побережье Гренландии, в 1613-1614 гг. плавал на китобойных судах у берегов Шпицбергена. В 1615-1616 гг. на судне «Дискавери» исследовал Гудзонов залив и море к западу от Гренландии, названное его именем. Открыл ряд островов в Канадском Арктическом архипелаге и самый крупный остров этого архипелага, названный Баффиновой Землёй, а также полуостров Хейс в Гренландии и ряд др. географических объектов. Пройдя на 300 миль дальше к западу, чем его предшественник *Джон Дейвис*, Баффин не нашл Сев.-Зап. прохода и решил, что он не существует. Его поиски прекратились на длительное время, проход был обнаружен через два столетия (1818) английским мореплавателем *Джоном Россом*. Во время плаваний Баффин, будучи первоклассным штурманом, вёл многочисленные наблюдения над приливами и отливами, течениями, движением льдов, он первым обосновал метод определения долготы места по положению Луны. Находясь возле 78º с.ш., Баффин сделал открытие, имевшее большое науч. и практическое значение: зафиксировал отклонение магнитной стрелки компаса, благодаря чему впоследствии был найден магнитный полюс Земли, который не совпадает с географическим. В 1617-1622 гг. Баффин служил на кораблях Ост-Индской компании, исследовал берега Индии, Цейлона, Персидского залива и Красного моря. В 1622 г. в морском бою в Ормузском проливе, соединяющем Персидский и Оманский заливы, Баффин был смертельно ранен и вскоре умер.

БЕГГРОВ Александр Карлович (1841-1914) – российский художник-маринист. Окончил Инженерное и артиллерийское училище Морского министерства. В 1870-1874 гг. вольноопределяющийся ученик Академии художеств (Петербург). Учился у М.К. Клодта и *А.П. Боголюбова*. С 1876 г. член Товарищества передвижных выставок. Наиболее известные картины: «Фрегат «Меркурий» (1879), «На палубе фрегата «Светлана» (1884), «Спуск броненосца «Чесма» в Севастополе» в 1886 г.» (1887), «Российская эскадра на Ревельском рейде» (1893) и др.

БЕГИЧЕВ Никифор Алексеевич (1874-1927) – российский сов. моряк, исследователь Арктики. С 1895 г. служил матросом и боцманматом на учебном корабле БФ, на котором в 1897-1900 гг. трижды ходил из Кронштадта к Антильским островам. В 1900-1902 гг. боцманом на шхуне «Заря» участвовал в полярной экспедиции *Э.В. Толля* в район Новосибирских островов. В 1904 г. на миноносце «Бесшумный» оборонял Порт-Артур. С 1906 г. жил

на севере Сибири, занимался пушным промыслом, много раз бывал на полуострове Таймыр. В 1908 г. исследовал вост. берег Хатангского залива на побережье моря Лаптевых и установил, что считавшийся ранее полуостров является двумя островами, названными впоследствии его именем – Большой и Малый острова Бегичева. В 1915 г. эвакуировал на оленях в посёлок Гольчиху (Енисейский залив) больных с ледокольных транспортов «Таймыр» и «Вайгач». В 1921 г. участвовал в поисках двух пропавших без вести в 1919 г. спутников *Р. Амундсена* на судне «Мод» и на сев.-зап. берегу полуострова Таймыр отыскал останки одного из них. Сопровождая экспедицию *Н.Н. Урванцева*, проводившего в 1922 г. геологические исследования в низовьях реки Енисей, Бегичев у острова Диксон обнаружил останки второго спутника Р. Амундсена. Умер Бегичев от цинги во время зимовки в устье реки Пясины (Таймыр). Кроме двух островов в море Лаптевых, его именем названы мыс в море Космонавтов (Антарктика), озеро на побережье моря Лаптевых и др. географические объекты. В 1964 г. в посёлке Диксон ему сооружён памятник.

БЕКЛЕМИШЕВ Михаил Николаевич (1858-1936) – российский сов. специалист в области минного дела и подводного плавания, генерал-майор (1912). На воен. службе с 1876 г. В 1879-1881 гг., будучи штурманским кондуктором, совершил кругосветное плавание на клипере «Разбойник». В 1886 г. окончил Минные офицерские классы, в 1890 г. – Морскую академию. В 1891 г. командир миноносца БФ. В 1901-1904 гг. преподаватель Минных офицерских классов в Кронштадте, одновременно член Комиссии по строительству подводных лодок. Участвовал в конструировании ряда новых образцов мин и торпед. Совместно с учёным-кораблестроителем *И.Г. Бубновым* и инженером-механиком флота И.С. Горюновым в 1901 г. разработал проект первой российской боевой подводной лодки «Дельфин», руководил её постройкой на Балтийском заводе в Петербурге и был первым её командиром (1903-1904). В 1904-1907 гг. командовал подводной лодкой «Макрель». С 1908 г. заведовал отделом подводного плавания Балтийского судостроительного завода. С 1912 г. в отставке.

БЕЛАВЕНЕЦ Иван Петрович (1830-1878) – российский учёный-мореплаватель, специалист в области навигации и девиации компаса, капитан 1-го ранга (1871). Окончил Морской корпус (1848). В 1852-1853 гг. совершил плавание на фрегате «Паллада» из Кронштадта в Японию. В 1854 г. на винтовой шхуне «Восток» участвовал в гидрографических работах у вост. берегов Кореи. В 1855 г. командовал арт. батареей в осаждённом

Севастополе, был контужен. В 1856-1859 гг. находился в США, наблюдал за перестройкой фрегата «Генерал-Адмирал», перёшел на нём в Кронштадт. В 1860-1861 гг. командовал пароходом «Курьер», на котором производил магнитные наблюдения на Балтийском море. С 1862 г. занимался установкой компасов и определением девиации на всех кораблях флота. В 1865 г. назначен начальником компасной обсерватории, созданной по его инициативе в Кронштадте. В 1870 г. на шхуне «Секстан» производил магнитные наблюдения на Белом и Баренцевом морях. В 1878 г. установил магнитный компас на подводной лодке *И.Ф. Александровского* и исследовал условия его работы. Белавенец автор ряда девиационных приборов и многих науч. работ по теории компаса и его девиации.

БЕЛЛ Генри (1767-1830) – шотландский инженер-судостроитель, организатор первого в Европе регулярного пассажирского пароходного сообщения. В 1800 г. предложил Британскому адмиралтейству построить пароход. Адмиралтейство отказало ему, не поняв ценности этой идеи для развития судоходства. Присутствовавший на заседании адмирал *Г. Нельсон* предостерёг адмиралтейство в том, что предложение Белла могут принять другие нации и тогда мощь Англии будет подорвана. Его изыскания поддержали частные лица, и он спроектировал, а Дж. Вуд построил пароход «Комет» с гребными колёсами. Длина парохода составляла 13,25 м, а скорость достигала 9,2 км/ч. В 1812 г. Белл организовал первую в Европе регулярную пароходную линию: «Комет» курсировал по р. Клайд между Глазго, Гриноком и Элинсбергом, затем Белл удлинил линию до зап. побережья Шотландии. В 1820 г. пароход «Комет» потерпел крушение. Белл построил ещё несколько паровых судов и спроектировал паровую машину для первого в мире железного парохода «Аарон Мэнби». Умер в нужде.

БЕЛЛИ Владимир Александрович (1887-1981) – российский сов. воен.-мор. теоретик, контр-адмирал (1940), профессор (1945). Участник 1-й мировой и Гражданской войн. Окончил Морской кадетский корпус (1906) и Минные офицерские классы (1913). До 1917 г. служил на кораблях БФ. После Октябрьского переворота 1917 г. перешёл на сторону Сов. власти. В 1917-1920 гг. командир эсминца «Капитан Белли», флагманский минёр Мор. сил Балтийского моря. С 1921 г. пом. начальника оперативного управления штаба РККФ, затем воен.-мор. атташе в Китае. С 1926 г. преподаватель, в 1937-1949 гг. начальник кафедры стратегии и оперативного искусства Военно-морской академии, в 1941-1945 гг. одновременно начальник командного фак. академии. С 1949 г. в отставке. Автор многих науч. работ по воен.-мор. искусству.

БЕЛЛИНСГАУЗЕН Фаддей Фаддеевич (1779-1852) – российский мореплаватель, адмирал (1839). Окончил Морской корпус (1797), служил на кораблях БФ. В 1803-1806 гг. участвовал в первом российском кругосветном плавании на шлюпе «Надежда» под командованием *И.Ф. Крузенштерна*. В 1807-1819 гг. служил на кораблях БФ и ЧФ, с 1810 г. производил гидрограф. работы на Чёрном море и составил опись его вост. побережья. В 1819-1821 гг. на шлюпах «Восток» (командир Беллинсгаузен) и «Мирный» (командир *М.П. Лазарев*) возглавлял кругосветную экспедицию, которая открыла шестой континент – Антарктиду (1820) и ряд островов в Атлантическом и Тихом океанах. В 1826-1827 гг. командовал отрядом кораблей в Средиземном море. В российско-турецкую войну 1828-1829 гг. командовал гвардейским флотским экипажем. С 1839 г. и до конца жизни был воен. губернатором Кронштадта и одновременно глав. командиром Кронштадтского порта.

Опубликовал книгу и ряд статей, в которых изложил результаты своих исследований в области океанологии. Он впервые дал правильное объяснение Канарского течения и происхождения водорослей Саргассова моря, нарисовал общую картину климатических особенностей полярной и тропической зон. Его именем названы море Тихого океана у берегов Антарктиды, науч. станция на острове Кинг-Джордж (Антарктида) и ряд географ. объектов в Антарктиде, Антарктике, Тихом и Атлантическом океанах. В 1870 г. в Кронштадте прославленному мореплавателю установлен памятник (скульптор И.Н. Шредер).

БЕЛОУСОВ Михаил Прокофьевич (1904-1946) – российский сов. капитан дальнего плавания (1932), Герой Сов. Союза (1940). Окончил морское отделение Ростовского политехникума (1924). Был матросом, затем штурманом на судах, совершавших рейсы между Владивостоком, Ленинградом (ныне Петербург), Одессой, Мурманском. С 1935 г., командуя ледоколами, осуществлял проводку судов в вост. секторе Северного морского пути. В 1939 г., будучи капитаном ледокола «Сибирь» впервые совершил двойной сквозной рейс за одну навигацию из Мурманска через Северный Ледовитый океан и Берингов пролив в залив Провидения у юго-вост. берега Чукотского полуострова и обратно. В 1940 г. он вывел из льдов Гренландского моря дрейфовавший там ледокольный пароход «Георгий Седов». При этом ледокол «Сибирь» достиг рекордной сев. широты плавания во льдах в зимнее время. В период ВОВ 1941-1945 гг. руководил морскими перевозками в Арктике. Именем Белоусова названы мыс на Берегу Отса (Антарктида), мыс на острове Циглера (Земля Франца-Иосифа, Баренцево море), гора на острове Врангеля (Чукотское

море), гора на острове Парамушир (Курильские острова, Охотское море) и банка в Карском море.

БЕЛЧЕР Эдуард (1799-1877) – английский мореплаватель, полярный исследователь, адмирал (1872). Морскую службу начал в 13 лет. В 1825 г. в качестве науч. исследователя сопровождал английскую экспедицию Фр. Бичиса в Тихий океан и к Берингову проливу. В 1827-1835 гг. командовал судами, с которых производилось обследование сев. и зап. берегов Африки, а также наблюдение за течениями, льдами и атмосферными явлениями в морях вокруг Британских островов. В 1836-1842 гг. совершил кругосветное путешествие на гидрограф. судне «Сульфур», а в 1843-1846 гг. – на гидрограф. судне «Самаранг», пройдя южнее мыса Горн. В 1843-1847 гг. произвёл гидрограф. съёмку побережья Юго-Вост. Азии. В 1852-1854 гг. возглавил арктич. экспедицию по розыску экспедиции *Джона Франклина*, дважды зимовал в Канадском Аркткическом архипелаге. Во время зимовок нанёс на карты значительную часть архипелага, уточнил координаты некоторых мысов и бухт. По результатам каждой экспедиции публиковал отдельную книгу, в которой суммировал свои наблюдения и выводы. Именем Белчера названы группы островов у зап. берега полуострова Лабрадор (Сев. Америка) и пролив между островами Девон и Корнуолл.

БЕНБОУ Джон (1653-1702) – английский флотоводец, вице-адмирал. Сын дубильщика. Служил на военных и торговых судах. В 1689 г. стал капитаном. Под командованием адмирала Рассела в мае 1692 г. участвовал в уничтожении французского флота у Ла-Хога, а в ноябре 1693 г. бомбардировал французский порт Сен-Мало на полуострове Бретань. Вёл борьбу с французскими каперами в Ла-Манше. В 1698-1700 гг. командовал английским флотом в Вест-Индии. В августе 1702 г. эскадра Бенбоу из 7 кораблей 5 дней сражалась с французскими кораблями Ж.Б. Дюкасса севернее Картахены (Карибское море). Однако из-за того, что командиры 4-х кораблей, вопреки приказу, вышли из боя, Бенбоу вынужден был прекратить бой и идти на Ямайку. Французам удалось избежать поражения. Двух капитанов военный суд обвинил в нарушении дисциплины, и они были повешены. Умер Бенбоу в ноябре 1702 г. на Ямайке от ран, полученных в сражении, и похоронен в Кингстоне. В его честь были названы несколько кораблей Великобритании.

БЕРГ Аксель Иванович (1893-1979) – российский сов. учёный в области радиотехники и кибернетики, академик АН СССР (1946), адмирал-инженер (1955), Герой Соц. Труда (1963). Окончил Морской корпус (1914) и Военно-мор. академию (1925). Участник 1-й мировой войны, служил штурманом на линкоре

«Цесаревич», а с середины 1916 г. – штурманом на английской подводной лодке Е-9, действовавшей совместно с российским флотом на Балтийском море. После Октябрьского переворота 1917 г. перешёл на сторону Сов. власти. В 1919 г. принимал участие в боевых операциях против английских интервентов. В 1919-1921 гг. командовал подводными лодками «Рысь», «Волк» и «Змея». С 1924 г. преподавал в учебных заведениях, в т.ч. в Военно-техн. и Военно-мор. академиях. С 1932 г. начальник НИИ связи ВМС, зам. наркома электропромышленности СССР, зам. председателя совета по радиолокации, директор Инст. радиотехники и электроники. В 1953-1957 гг. зам. министра обороны СССР. Активный участник решения основных проблем развития радиоэлектроники в СССР. Инициатор и руководитель исследований по кибернетике и её приложениям. Труды по радиотехнике и радиолокации.

БЕРГ Лев Семенович (1876-1950) – российский географ и ихтиолог, исследователь Аральского моря, член-корр. (1928) и академик АН СССР (1946), президент Географического общества СССР (1940-1950). Окончил Московский университет (1898). С 1899 г. заведовал рыбными промыслами и исследованиями на Аральском море. В 1902-1903 гг. учился на океанологических курсах в Норвегии, после чего заведовал отделом ихтиологии Зоологического музея АН в Петербурге. В 1909 г. защитил диссертацию «Аральское море» и получил степень доктора географии. С 1913 г. проф. ихтиологии Московского с.-х. инст., с 1916 г. проф. географии Петроградского (ныне Петербургского) университета, в котором создал географ. фак. и до конца жизни заведовал кафедрой физической географии. В 1922-1934 гг. заведовал отделом прикладной ихтиологии в Гос. инст. опытной агрономии (с 1930 г. – Инст. рыбного хоз.). В 1934 г. получил степень доктора зоологии. В 1934-1950 гг. заведовал лабораторией Зоологического инст. АН СССР. С 1941 г. член редакционной коллегии «Морского атласа». Автор многих работ по различным вопросам географ. и биолог. наук. В своих трудах большое внимание уделил истории географии, в частности российского мореплавания и географ. открытий. Его именем названы вулкан на острове Уруп (Курильские острова, Охотское море), мыс в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море), подводная гора в Охотском море и ряд др. географ. объектов. Имя Берга вошло в латинские названия свыше 60 животных и растений. Гос. премия СССР (1951, посм.).

БЕРЁЗКИН Всеволод Александрович (1899-1946) – российский океанолог, исследователь Арктики, контр-адмирал. Окончил географ. фак. Ленинградского (ныне Петербургского)

университета (1924) и Военно-мор. академию (1928). Участвовал в ряде арктических экспедиций в Баренцево, Карское и Гренландское моря. В 1923-1924 гг. на ледоколе «Мурман» изучал приливы у Новой Земли. В 1932 г. на ледокольном пароходе «Таймыр» исследовал сев. часть Карского моря, где наблюдал завихрения течения в районе 78º с.ш. Высказал предположение о причине этих завихрений – наличии к сев. от этого места мелководья и суши, которое подтвердилось в 1935 г. во время экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Открытый остров по предложению *Н.Н. Зубова* был назван по фамилии руководителя экспедиции *Г.А. Ушакова*. В 1934 г. Берёзкин участвовал в первом сквозном рейсе по Северному морскому пути с вост. на зап. (из Владивостока в Мурманск) за одну навигацию на ледорезе «Литке». В 1939 г. плавал на ледокольном пароходе «Сибиряков» в сев. части Атлантического океана. В 1943 г. был назначен зам. начальника Гидрометеорологической службы СССР. С 1944 г. возглавлял кафедру гидрометеорологии в Военно-мор. академии. Основные труды: «Приливы на Новой Земле», «Записки по гидрографии» (1925), «Гренландское море и Полярный бассейн» (1935), «Динамика моря» (1939) и др. Именем братьев учёных-океанологов Всеволода Александровича и Владимира Александровича Берёзкиных названа гора на Земле Королевы Мод (Антарктида). В честь Всеволода Александровича назван пролив в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море).

БЕРЕЗОВСКИЙ Владимир Антонович (1852-1917) – основатель первой российской книгоиздательской фирмы военной литературы (1879). Выпустил более 4 тыс. изданий, в т.ч. «Энциклопедию воен. и мор. наук», «Атлас сражений XIX в.».

БЕРЕНС Евгений Андреевич (1876-1928) – российский сов. воен.-мор. деятель, капитан 1-го ранга (1917). Окончил Морской кадетский корпус (1895). В российско-японскую войну 1904-1905 гг. старший штурман крейсера «Варяг», участвовал в мор. бою у Чемульпо (1904). После войны старший офицер на броненосце «Цесаревич». С 1909 г. в Морском генштабе, с 1910 г. на воен.-дипломат. работе в Германии и в Италии. После Февральской революции 1917 г. начальник отдела, затем пом. начальника Морского генштаба. После Октябрьского переворота 1917 г. перешёл на сторону Сов. власти и был назначен начальником Морского генштаба. В 1919-1920 гг. командовал Морскими силами Республики, в 1920-1924 гг. уполномоченный по особо важным поручениям РВС Республики. С 1924 г. воен.-мор. атташе СССР в Англии и Франции.

БЕРИЕВ, Бериашвили Георгий Михайлович (1903-1979) – российский сов. авиаконструктор, генерал-майор инженерно-

техн. службы (1951), доктор техн. наук. Грузин. Окончил Ленинградский (ныне Петербургский) политех. инст. (1930). В 1934-1968 гг. возглавлял ОКБ мор. самолётостроения. Под его руководством создан ряд гидросамолётов: мор. ближний разведчик МБР-2, пассажирский вариант МБР-2 (МП-1), корабельные разведчики Бе-2 и Бе-4 с устройством для катапультируемого взлета и складывающимися крыльями, летающие лодки Бе-6, Бе-8 и Бе-10, самолет-амфибия Бе-12. В 1967 г. Бериев создал пассажирский самолет Бе-30 с двумя турбореактивными двигателями для воздушных линий малой протяжённости. На самолётах МБР-2 и Бе-12 установлено 46 мировых рекордов. Гос. премия СССР (1947, 1968).

БЕРИНГ Витус Йонассен, Иван Иванович (1681-1741) – российский мореплаватель, капитан-командор (1730), исследователь сев.-вост. побережья Азии, Камчатки, морей и земель сев. части Тихого океана и сев.-зап. берегов Америки. По национальности датчанин. Окончил в Амстердаме Морской кадетский корпус (1703). В 1704 г. поступил на службу в российский флот в чине мичмана. Служил на Балтийском и Азовском морях, участвовал в боевых действиях против шведов и турок. В 1725-1730 гг. возглавлял 1-ю Камчатскую экспедицию. В 1828 г. на боте «Святой Гавриил» прошёл проливом между Азией и Сев. Америкой в Чукотское море. В проливе были открыты и нанесены на карту острова Диомида и Святого Лаврентия. В 1829 г. экспедиция Беринга открыла мор. путь из Тихого океана в Охотское море через 1-й Курильский пролив, нанесла на карту юго-вост. и юго-зап. побережья Камчатки, доказала отсутствие мифических земель к востоку и югу от Камчатки. В 1733-1741 гг. Беринг руководил 2-й Камчатской экспедицией, в ходе которой на пакетботе «Святой Пётр» достиг побережья Сев. Америки, открыл ряд островов Алеутской гряды и Командорские острова. На обратном пути из-за повреждения судна вынужден был зазимовать на одном из Командорских островов, ныне носящем его имя, где и умер от цинги 19 дек. 1741 г. В авг. 1742 г. оставшаяся часть экипажа на вновь построенном судне возвратилась на Камчатку. Именем Беринга названы пролив, разделяющий Азию и Сев. Америку, море в сев. части Тихого океана, остров в Беринговом море и ряд географ. объектов на полуострове Аляска, в Охотском и Беринговом морях.

БЕРТЬЕ-ДЕЛАГАРД Александр Львович (1842-1920) – российский воен. инженер, генерал. Под его руководством в 70-90-е годы 19-го столетия сооружались торговые порты в Одессе, Херсоне, Севастополе, Ялте и Феодосии, первые водопроводы в городах Крыма, строилось Адмиралтейство в

Севастополе. В процессе строительных работ проводил археологические наблюдения. Известен как выдающийся археолог-антиковед, исследователь античных городов Сев. Причерноморья, вице-президент Одесского общества истории и древностей. Нумизмат и историк.

БЕРХ Василий Николаевич (1781-1834) – историк российского флота, географ, полковник Корпуса флотских штурманов (1830). Окончил Морской кадетский корпус (1799). Будучи мичманом, в 1803-1806 гг. участвовал в первом российском кругосветном плавании на шлюпе «Нева» под командованием *Ю.Ф. Лисянского*. В 1808 г. ушёл по болезни в отставку и занялся литературным трудом. Находясь в отставке, составил карту Русской Америки (1808), опубликовал ряд статей по истории российского флота и истории географ. открытий, переводил с англ. языка книги по морской тематике, написал ряд книг, среди них «Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны» (в 2-х ч., 1821-1823), «Первое морское путешествие россиян совершённое в 1727, 1728 и 1729 годах под начальством Витуса Беринга» (1823) и др. В 1827 г. стал почётным членом Учёного комитета мор. штаба и поступил на службу в Гидрографический департамент. В 1828 г. был назначен официальным историком российского флота. На основе архивных материалов Адмиралтейства написал ряд работ по истории России и флота. Сотрудничал в «Энциклопедическом лексиконе» Плюшара. После смерти в 1836 г. был частично опубликован его труд «Жизнеописание первых российских адмиралов, или Опыт истории российского флота» (в 4-х ч.). Его именем названы мыс и остров в группе островов Новая Земля (Сев. Ледовитый океан).

БЕСТУЖЕВ Михаил Александрович (1800-1871) – российский морской офицер, изобретатель, декабрист, штабс-капитан лейб-гвардии (1825). Окончил Морской корпус (1817). В 1817-1819 гг. служил в Кронштадте, в 1819-1821 гг. – в Архангельске. В 1822 г. лейтенант Бестужев переведён поручиком в лейб-гвардии Московский полк. Вместе с К.П. Торсоном разрабатывал проект реконструкции российского флота, занимался изобретательской деятельностью. В 1824 г. стал активным членом Северного общества декабристов, примыкал к его республиканскому крылу. В день восстания 14 (26 по н. с.) дек. 1825 г. вывел на Сенатскую площадь Петербурга лейб-гвардии Московский полк и пытался захватить Петропавловскую крепость. Приговорён к вечной каторге, сокращённой до 20 лет. Отбывал каторгу в Чите и на Петровском заводе. По окончании срока каторги, сокращенной в 1835 г. до 13 лет, с 1839 г. находился на поселении в Селенгинске Иркутской губернии. В конце 20-х годов разработал проект

оригинального водомётного движителя, монтируемого в кормовой подводной части корабля, что должно было заменить легко поражаемые артиллерией гребные колёса кораблей. Находясь на каторге не смог осуществить свой проект. После амнистии (1856) остался в Сибири, в Москву переехал в 1867 г., где и умер. Похоронен на Ваганьковском кладбище. Оставил дневники и воспоминания.

БЕСТУЖЕВ Николай Александрович (1791-1855) – российский морской офицер, историк российского флота, писатель, экономист, изобретатель, акварелист-портретист, декабрист, капитан-лейтенант (1824). Старший из четырех братьев-декабристов Бестужевых. С 1802 г. учился в Морском корпусе и одновременно в Петербургской АХ. После окончания корпуса (1809) был оставлен в нём преподавателем. В 1814-1820 гг. служил на кораблях БФ. В 1820 г. назначен пом. смотрителя балтийских маяков. С 1822 г. историограф российского флота и одновременно с 1825 г. директор Адмиралтейского музея. Участвовал в заграничных плаваниях: в Голландию (1815), во Францию (1817) и во Францию и Гибралтар (1824). С 1824 г. член Северного общества декабристов и его Верховной думы, республиканец. В 1825 г. составил проект манифеста к народу и 14 (26 по н. с.) дек. 1825 г. вывел Гвардейский флотский экипаж на Сенатскую площадь Петербурга. После подавления восстания приговорён к вечной каторге в Сибири, сокращенной затем до 20 лет. С 1826 г. в Шлиссельбургской крепости, затем на каторжных работах в Чите и на Петровском заводе. Отбыв каторгу, он в 1839 г. поселился с братом-декабристом Михаилом в Селенгинске Иркутской губернии. Разносторонне одаренный природой, Бестужев до восстания, на каторге и в ссылке занимался науч. и лит. деятельностью. Он написал рассказы и повести, воспоминания, статьи по истории российского флота и экономике, стихи и переводы, записки о Голландии, очерки. Создал целую галерею акварельных портретов декабристов и их жён. Написал работу о природе электричества, создал хронометр, оригинальный ружейный замок, изобрёл спасательную лодку и др. Умер и похоронен в Селенгинске.

БЕХАЙМ Мартин (1459-1507) – немецкий географ. В 1492 г. изготовил первый глобус («Земное яблоко») диаметром 0,54 м, отразивший географические представления о поверхности Земли накануне открытия Нового Света (Америки).

БИЛИНСКИЙ Михаил (1882-1921) – украинский военный и государственный деятель Украинской Народной Республики (УНР), капитан 3-го ранга Украинского военно-морского флота. Один из организаторов морского министерства УНР, его министр

с декабря 1918 г. по апрель 1919 г. С апреля 1919 г. командир 1-й украинской дивизии морской пехоты. В 1920-1921 гг. министр внутренних дел УНР, возглавлял Всеукраинский национальный совет и был заместителем председателя правительственной Комиссии по разработке Конституции УНР. В ноябре 1921 г. во время боя с частями Красной армии попал в окружение в районе селения Базар (ныне Житомирская обл.), не желая сдаваться в плен, застрелился.

БИЛЛИНГС Джозеф, Иосиф Иосифович (1761-1806) – российский мореплаватель, исследователь сев. части Тихого океана и сев.-вост. Азии, капитан-командор (1799). По национальности англичанин. В 1776-1780 гг. участвовал в 3-й кругосветной экспедиции английского мореплавателя *Джеймса Кука* в качестве пом. астронома. Принят на российскую службу в 1783 г. мичманом. Начальник географо-астрономической экспедиции 1785-1794 гг. для исследования сев. части Тихого океана и съёмки берегов сев.-вост. Сибири и Алеутских островов. Не имея возможности из-за тяжелой ледовой обстановки проплыть на судах вокруг Чукотского полуострова из устья р. Колымы в Берингово море, он на оленях проехал вдоль Чукотского берега от бухты Лаврентия до Чаунской губы, составил ряд карт и завершил описание всего сев. побережья России. В 1789 г. при переходе из Охотска в Петропавловск на корабле «Слава России» открыл необитаемый остров Ионы. В 1790 г. перешёл из Петропавловска к Алеутским островам, а оттуда – в Берингов пролив. В 1791-1792 гг. на оленях пересек Чукотский полуостров, в 1793 г. прибыл в Иркутск и в 1794 г. вернулся в Петербург. Результаты экспедиции описаны в двух сочинениях *Г.А. Сарычева*. В 1795 г. переведён на ЧФ. В 1797-1798 гг., командуя кораблями, производил опись сев. берегов Чёрного моря от Керченского пролива до устья р. Днестр. В 1799 г. опубликовал «Атлас Чёрного моря». Его именем названы мыс и лагуна в проливе Лонга (Вост.-Сибирское море), мыс на одном из островов Алеутской гряды и ледник в заливе Аляска (Тихий океан).

БИН Алан (1932 - неизв.) – космонавт США, капитан 1-го ранга. Окончил Техасский университет по специальности авиационная техника. Служил в ВМФ лётчиком. С 1963г. в группе космонавтов Национального управления по астронавтике и исследованию космического пространства США. В ноябре 1969 г. совершил полёт на космическом корабле «Аполлон-12» с высадкой на поверхность Луны. В июле-сентябре 1973 г. осуществил полёт на «Аполлоне» и орбитальной станции «Скайлэб».

БИТТИ Дейвид (1871-1936) – английский воен.-мор. деятель, адмирал флота (1919). Службу на флоте начал в 1884 г. Участвовал в карательных экспедициях по подавлению нац.-освободит. движения в Египте и Судане (1896-1898), в подавлении (1900) Ихэтуаньского восстания в Китае (1898-1901). С 1911 г. мор. секретарь первого лорда адмиралтейства. В 1-ю мировую войну командовал эскадрой линейных крейсеров. Участвовал в мор. боях с германским флотом в Северном море: в Гельголандской бухте (1914), у Доггер-банки (1915) и в Ютландском мор. сражении (1916). В 1916-1918 гг. главнокоманд. «Гранд Флитом» (Большим Флотом). В 1919-1927 гг. первый мор. лорд, начальник Глав. мор. штаба ВМС Великобритании. В 1949 г. Битти и *Джеллико* были установлены памятники на Трафальгарской площади Лондона.

БЛАЙ Уильям (1753-1817) – английский мореплаватель, адмирал. Во 2-м кругосветном плавании *Джеймса Кука* (1772-1775) был штурманом на корабле «Резольюшен». В 1787 г. на корабле «Баунти» («Щедрость») послан на остров Таити, чтобы доставить с него в Вест-Индию саженцы хлебного дерева. В апр. 1789 г. при перевозке саженцев на корабле возник бунт, Блая и 18 верных ему членов экипажа посадили в шлюпку и оставили в Тихом океане с небольшим запасом воды и продовольствия. За 41 день Блай и его спутники сумели проплыть 4 тыс. миль от островов Тонга до Батавии (Джакарта, остров Ява), открыв при этом несколько островов в архипелаге Новые Гебриды. В марте 1790 г. они прибыли в Англию, где Блай предстал перед судом за потерю корабля. Суд оправдал Блая и он приобрёл славу отважного моряка. Мятежный «Баунти» вернулся на Таити, мятежники забрали с собой 6 мужчин и 20 женщин и поселились с ними на необитаемом острове Питкерн. Корабль сожгли, чтобы не возник соблазн покинуть остров. Только через 18 лет американские китобои обнаружили на острове одного мужчину, девять женщин и двадцать три ребёнка. В 1791 г. Блай вновь отправился на кораблях «Провидение» и «Помощник» в экспедицию за хлебным деревом. Обогнув мыс Доброй Надежды, корабли в апр. 1792 г. подошли к Таити, взяли на борт 600 саженцев хлебного дерева и доставили их на Ямайку. В этой экспедиции был исследован Торресов пролив между Новой Гвинеей и Австралией, при этом были обнаружены неизвестные острова, названные островами Кларенса. В 1805-1808 гг. Блай был губернатором английской колонии Новый Южный Уэльс (Австралия), вел борьбу с мафией, торговавшей контрабандным ромом, боролся с коррумпированной верхушкой колонии. В 1809 г. вернулся в Англию, умер в 1817 г. в Лондоне. Свои необычные

и полные приключений плавания описал в книге «Путешествие в Южное море» (1792). История Блая привлекла внимание писателей и кинематографистов. По её мотивам Робер Мелвилл написал увлекательный роман «Остров», создан фильм «Баунти».

БЛАУ Виллем Янсзон (1571-1638) – нидерландский ученый и картограф-издатель. Создал фирму, в которую входил его сын Ян (1596-1673) и другие члены его семьи. Фирма Блау издавала земные и небесные глобусы, многотомные атласы («Небесный атлас», «Большой атлас») – собрание карт и географических текстов, которые были переведены на многие языки.

БЛЕЙК Роберт (1599-1657) – английский адмирал, сподвижник Кромвеля. Во время английской буржуазной революции 17-го столетия командовал кавалерийскими отрядами, действовавшими против сторонников короля (роялистов), и флотом. В 1650 г. его флот разбил роялистскую эскадру при Картахене (Испания, Средиземное море). В ходе англо-голландской войны (1652-1654) командовал эскадрой и руководил боевыми действиями против Испании. В 1657 г. его эскадра разгромила испанскую эскадру в бою при Санта-Крус (Канарские острова, Атлантический океан).

БОГАЕВСКИЙ Константин Фёдорович (1872-1943) – российский живописец, в творчестве которого значительное место занимают мор. пейзажи. Окончил Петербургскую АХ (1897). Ученик *И.К. Айвазовского* и А.И. Куинджи. Большинство работ посвящено изображению природы родных мест – побережья Вост. Крыма. Неотъемлемым и обязательным элементом на его картинах является море, олицетворяющее стихию и движение: «Берег моря», «Древняя крепость», «Корабли», «Киммерия», «Город у моря», «Скалистый берег», «Тавроскифия». Многие композиции художник строил на фоне широкого светлого моря. Творческой заслугой Богаевского является художественная фиксация многих исторических мест и историко-архитектурных памятников Крыма, в частности развалин городов на Крымском побережье: «Старый Крым», «Генуэзская крепость» и др.

БОГОЛЮБОВ Алексей Петрович (1824-1896) – российский морской офицер, художник-маринист, художник-историограф российского флота (1853), академик живописи (1858), профессор (1861), общественный деятель, гуманист. Окончил Морской корпус (1841). Гардемарином, мичманом и лейтенантом до 1847 г. плавал на кораблях БФ. В 1842-1844 гг. на бриге «Усердие» участвовал в описи и промерах Финского залива. В 1849-1850 гг. плавал к острову Мадейра (Атлантический океан). В 1850-1853 гг. был вольнослушателем Петербургской АХ, которую окончил со званием классного художника 1-й степени. В 1853 г. вышел в

отставку и был назначен художником Глав. мор. штаба. На этой должности был до конца жизни. В 1854-1860 гг., будучи пенсионером Академии художеств, работал в мастерских известных живописцев в Париже и Женеве, посетил Италию, Турцию и ряд др. стран. В 1858 г. за виды Константинополя, Рима и Шильонского замка на Женевском озере получил звание академика, а в 1861 г. за картину «Ярмарка в Амстердаме» – профессора живописи. Жил преимущественно в Париже. Боголюбов был мастером реалистичного мор. пейзажа. Известны его правдивые и поэтические пейзажи: «Вид в Кронштадте», «Отлив в Трейпоре», «Устье Невы», «Лодки в Этрета» и др.

Знание воен.-мор. дела и талант живописца позволили ему передать на полотнах историческую достоверность событий. Его наиболее значительные картины на темы воен.-мор. истории: «Гангутский бой», «Гренгамское сражение 27 июля 1720 г.», «Морское сражение 19 июня 1807 г. при Афонских горах», «Синопское сражение 18 ноября 1853 г.», «Сражение при Красной горке», «Бой фрегата «Флора» у мыса Пицунда», «Взрыв турецкого монитора» и др. Будучи личностью высоких нравственных достоинств, он бескорыстно многое сделал для развития российского изобразительного искусства. Потеряв жену и сына, отдал почти всё своё состояние на создание в Саратове Художественного музея (1885) имени своего деда, российского писателя А.Н. Радищева, и Рисовальной школы (1897). Написал ряд книг, среди которых «Записки моряка-художника» (1896).

БОКЛЕВСКИЙ Константин Петрович (1862-1928) – российский инженер-кораблестроитель. Окончил Морское инженерное училище (1884) и кораблестроительный фак. Морской академии (1888). После окончания училища проектировал и строил в Николаеве броненосцы для ЧФ, принимал участие в постройке крейсера «Память Азова» в Одессе, организовал строительство миноносцев. В 1892-1897 гг. вёл наблюдение за строительством броненосца «Цесаревич» и крейсера «Баян». Был пом. глав. инженера Петербургского порта и глав. инженером завода Мор. ведомства. Участвовал в строительстве серии воен. кораблей для Тихоокеанского флота. В 1898 г. предложил применять на судах дизели, а в 1903 г. разработал проект и затем построил на Сормовском заводе первый в мире теплоход «Вандал», снабженный тремя дизелями. В 1902 г. организовал первый в России кораблестроительный фак. в Петербургском политех. инст. и был его деканом до 1923 г. Один из основателей общества «Российский регистр». По его инициативе в 1909 г. при кораблестроительном фак. политех. инст. организованы курсы по подготовке инженеров-

воздухоплавателей, создана первая в России аэродинамическая лаборатория. После Октябрьского переворота 1917 г. был председателем техн. совета Регистра СССР, возглавлял спец. бюро по проектированию торговых судов, работал в Совторгфлоте, преподавал в Воен.-мор. академии. Труды посвящены проектированию и постройке судов, корабельной архитектуре.

БОМБАР Ален (1924-2005) – французский врач и учёный, мореплаватель. Работая в Булонском госпитале, он часто сталкивался с жертвами морских катастроф. Изучая историю кораблекрушений и науч. материалы о возможностях использования морских ресурсов, пришёл к выводу, что значительная часть людей погибает несмотря на то, что можно было бы выжить за счёт использования морских ресурсов и морской воды. Чтобы доказать высокую степень выживаемости человека в экстремальной обстановке, он 24 авг. 1952 г. отправился один через Атлантический океан на резиновой лодке «Еретик» без пресной воды и пищи. Через 65 дней одиночного плавания достиг Барбадоса, питаясь пойманными рыбами, мор. птицами и планктоном, утоляя жажду морской водой и соком, выжатым из рыбы. Несмотря на постоянную слабость и недомогания, проводил медико-физиологические и гидрометеорологические наблюдения, фиксировал своё психическое состояние, вёл подробный дневник. За время плавания Бомбар потерял 25 кг своего веса, но доказал, что на утлом судёнышке при отсутствии пресной воды и пищи человек, если он не растеряется, не утратит силу воли и будет бороться, то обязательно выживет. По результатам своего героического плавания Бомбар защитил диссертацию, участвовал в составлении руководства для потерпевших бедствие на море, издано воен.-мор. ведомством Франции. О своём плавании написал книгу «За бортом по своей воле» (1953).

БОРДА Жан Шарль (1733-1799) – французский учёный в области гидравлики и теории корабля. Воспитывался в иезуитской школе. В юности обнаружил склонность к математическим наукам, но по настоянию родителей пошёл на воен. службу, которую проходил в качестве инженера, позже служил в кавалерии. Известен трудами по гидравлике. Одним из первых провёл опыты с моделями для определения сопротивления воды движению судов. Результаты исследований опубликованы в 1763 г. Парижской Академией наук. В 1767 г. поступил на мор. службу и в 1771 г. отправился в плавание для исследования эффективности различных штурманских инструментов. Внёс также существенный вклад в математику, астрономию, в совершенствование системы мер и весов,

определил длину секундного маятника в Париже (1792).

БОРИСОВ Александр Алексеевич (1866-1934) – российский сов. художник и арктический исследователь. В 1895-1897 гг. учился в Петербургской АХ, ученик И.И. Шишкина и А.И. Куинджи. Основная тема его произведений - арктический пейзаж. Несколько раз плавал к Новой Земле. В 1900-1901 гг. совершил экспедицию на специально построенной для этой цели яхте «Мечта» для исследования пролива Маточкин Шар, внутренних районов и берега южного острова Новой Земли. Зимовал у зап. входа в Маточкин Шар. Результаты экспедиции описал в книге «В стране холода и смерти» (1907). В 1931 г. вышел в свет альбом его рисунков – «Крайний Север». Его именем назван полуостров на Новой Земле (Карское море).

БОРИСОВ Александр Иванович (1809-1874) – российский исследователь Балтийского моря, генерал-лейтенант Корпуса флотских штурманов. В 1858-1874 гг. был начальником съёмки Балтийского моря. Составил «Лоцию русских берегов Балтийского моря», изданную в Петербурге в 1871 г.

БОРХГРЕВИНК Карстен (1864-1934) – норвежский натуралист, путешественник и мореплаватель, исследователь Антарктики. В 1894-1895 гг. в качестве матроса принимал участие в норвежской китобойной экспедиции на судне «Антарктик» в Южную полярную область. В 1895 г. судно пристало к мысу Адэр в море Росса. Борхгревинк первым ступил на Антарктический континент и обнаружил там растительность. В 1898-1900 гг. возглавил антарктическую экспедицию на судне «Южный крест». В 1899 г. с 9-ю спутниками высадился на мысе Адэр, где и зимовал, ведя метеорологические наблюдения. В 1900 г. достиг на судне в море Росса 78°35′ ю.ш., а затем на санях и лыжах добрался до самой высокой в то время ю.ш. – 78°50′. Описал Ледяной барьер Росса и доказал, что исследования в Антарктике можно перенести из прибрежных вод на материк. Результаты своих наблюдений описал в книге «У Южного полюса» (1900). Его именем назван остров в районе Земли Грейама (Антарктика).

БОССЮ Шарль (1730-1814) – французский математик и гидродинамик. Внёс большой вклад в развитие теории корабля. Профессор (1752) и член Парижской АН (1768). Воспитывался в иезуитской школе, после окончания которой жил в Париже, где посвятил себя математическим наукам. В 1771 г. написал трактат об основах гидродинамики. В 1775-1777 гг. совместно с членами Академии наук Ж.Л. Д'Аламбером и Ж.А.Н. Кондорсе принимал участие в первых опытах с моделями по определению сопротивления воды движению тел применительно к задачам

судоходства. Исследования проводились в мелководном бассейне Военной школы в Париже. В результате опытов было обнаружено значительное увеличение сопротивления воды в узком и мелком для судна канале. В 1796 г. опубликовал книгу «Теоретическая и практическая гидродинамика», в которой обобщил результаты своих исследований.

БОФОРТ Фрэнсис (1774-1857) – английский военный гидрограф и картограф, контр-адмирал. В 1829-1855 гг. руководил гидрографической службой Великобритании. В 1806 г. предложил шкалу визуальной оценки силы ветра в баллах, названа его именем.

БОШНЯК Николай Константинович (1830-1899) – российский морской офицер, исследователь Приамурья и острова Сахалин, капитан 2-го ранга (1865). По окончании Морского корпуса служил на БФ. В 1851 г. в чине лейтенанта переведён из Петербурга на Дальний Восток в Амурскую экспедицию (нач. *Г.И. Невельской*) и назначен командиром Николаевского поста. В 1851-1854 гг. произвёл обширные исследования в низовьях Амура, на побережье Амурского лимана, в Татарском проливе и на острове Сахалин, где открыл залежи каменного угля. В 1852 г. обследовал озёра Удыль и Большое Кизи в низовьях Амура, бассейн реки Амгунь до её верховий, открыл Буреинский хребет и озёра Эворон и Чукчагирское. В 1853 г. исследовал на лодке весь зап. берег Татарского пролива, открыл гавань Хаджи (ныне Советская Гавань) и вернулся на Николаевский пост. Зиму 1853-1854 гг. провёл в исключительно тяжёлых условиях в гавани Хаджи. В 1855-1856 гг. на корвете «Оливуца», обогнув мыс Доброй Надежды, вернулся в Кронштадт. В 1858 г. за участие в Амурской экспедиции награждён пожизненной пенсией. В 1865 г. вышел в отставку по болезни. Оставил воспоминания о Дальнем Востоке, опубликованы в «Морском сборнике» (1858-1859). Его именем названы мыс и гора на острове Сахалин (Татарский пролив, Японское море).

БРАУН Вернер фон (1912-1977) – немецкий и американский конструктор ракетно-космической техники. Один из руководителей германского военного исследовательского ракетного центра в Пенемюнде (1937-1945), в котором была создана ракета Фау-2, применявшаяся немецко-фашистским командованием для ударов по городам Англии и Бельгии во время 2-й мировой войны. С 1945 г. жил в США, где под его руководством разработаны ракеты «Редстоун», «Юпитер», искусственные спутники Земли серии «Эксплорер», ракеты-носители серии «Сатурн», космические корабли серии «Аполлон».

БРЕХОВСКИХ Леонид Максимович (1917- г.с. неизв.) –

российский гидрофизик, учёный в области океанологии, профессор (1953), академик АН СССР (1968). Окончил Пермский университет (1939). В области акустики работал с 1942 г. В 1954-1964 гг. директор Акустического инст., с 1964 г. зав. отделом в том же инст. С 1953 г. профессор Московского университета. Теоретически исследовал распространение звуковых и электромагнитных волн в неоднородных средах. Открыл сверхдальнее распространение звука в море (1946) и др. Теоретические разработки Бреховских используются при конструировании судовых электрорадионавигационных приборов. Гос. премия СССР (1951, 1976).

БРИКС Фёдор Александрович (1855-1936) – российский инженер, специалист в области теории и проектирования морских паровых машин и судовых движителей, заслуженный профессор. Окончил Морское инженерное училище (1877). В 1878 г. командирован в США для наблюдения за постройкой и испытаниями крейсеров «Азия» и «Забияка». По возвращении занимался изготовлением изобретённой им сферической паровой машины. В 1880 г. поступил в Морскую академию, по окончании которой работал конструктором на Балтийском судостроительном заводе. В 1884 г. защитил адъюнктскую диссертацию по поршневым набивкам, в которой вывел закон падения давления пара при протекании его через лабиринты. В 1888 г. назначен начальником чертёжного бюро Морского техн. комитета. В 1896 г. опубликовал труд «Лопастные насосы». В 1899-1917 гг. техн. директор Франко-российских заводов. С 1910 г. профессор Морской академии. В 1914 г. опубликовал труд «Полезное действие гребных винтов». С 1917 г. на научно-педагогической работе в Военно-морской академии и ряде инст., где читал курс по судовым механизмам и движителям. Автор многих работ по пароходной механике, насосам, гребным винтам и др.

БРОУН Ричард (г.р. неизв. - 1740) – российский кораблестроитель, капитан-командор. Англичанин по происхождению. На российскую службу принят в 1705 г. Работал на верфях Воронежа, Олонца, Ладоги, Петербурга. Построил 28 кораблей, в т.ч. 114-пушечный корабль «Принцесса Анна». С 1733 г. обер-интендант российского флота.

БРУСИЛОВ Георгий Львович (1884-1914) – российский исследователь Арктики, лейтенант флота. Окончил Морской кадетский корпус. В 1910-1911 гг. участвовал в гидрографической экспедиции на судах «Таймыр» и «Вайгач» для исследования Чукотского и Вост.-Сибирского морей. В 1912-1914 гг. руководил экспедицией на шхуне «Святая Анна», целью которой было пройти

по Северному морскому пути из Атлантического в Тихий океан. В авг. 1912 г. экспедиция вышла из Архангельска. В Карском море шхуна была затёрта льдами у зап. берега полуострова «Ямал», получила повреждения и была вовлечена в дрейф. Весной 1914 г. её вынесло дрейфующими льдами к северу от Земли Франца-Иосифа. Часть экипажа во главе со штурманом *В.И. Альбановым* получила разрешение покинуть судно и попытаться пешком достичь Земли Франца-Иосифа. Все члены экипажа погибли, оставшихся в живых В.И. Альбанова и матроса А.Э. Конрада в авг. 1914 г. спасла у мыса Флора экспедиция *Г.Я. Седова* на судне «Святой Фока». Альбанов доставил на материк материалы экспедиции: промеры сев. части Карского моря, данные о наличии в Карском море постоянного течения, направленного к сев., и др. Именем Брусилова названы горы в Антарктиде, ледниковый купол в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море, остров Земля Георга).

БРУСИЛОВ Лев Алексеевич (1857-1909) – российский военно-морской деятель, вице-адмирал (1908). В 1899-1900 гг. флаг-капитан Тихоокеанской эскадры. Участвовал в подавлении Ихэтуаньского восстания крестьян и городской бедноты в Китае в 1899-1901 гг. В 1903-1904 гг. служил в Глав. мор. штабе, выступал против столкновений с Японией. Участник российско-японской войны 1904-1905 гг. Один из организаторов Морского ген. штаба, с 1906 г. и.о. начальника, с 1907 г. его начальник. В 1907 г. под руководством Брусилова разработана четырёхлетняя судостроительная программа. В 1908 г. младший флагман БФ.

БРЮС Уильям (1867-1921) – шотландский мореплаватель, врач. В 1892-1893 гг. плавал на китобойных судах в Антарктике, вёл научную работу в море Уэдделла. В 1902-1904 гг. на судне «Скотия» открыл ледяной берег Антарктиды, который назвал Землёй Котса. Автор проекта трансантарктического перехода от моря Уэдделла к морю Росса (1913), который в 1914-1917 гг. пытался осуществить *Э. Шеклтон* и в 1957-1958 гг. выполнил В. Фукс.

БРЮЭС Франсуа Поль де (1753-1798) – французский флотоводец, вице-адмирал. В 1798 г. возглавлял французский флот при транспортировании экспедиционных войск Наполеона Бонапарта в Египет (38 тыс. чел., 309 транспортных судов и 55 военных кораблей). Успешно обеспечив переправу войск в Египет (высадка произошла 1 июля), эскадра Брюэса, состоящая из 13 линейных кораблей и 4 фрегатов, стояла на якоре в линию у мыса Абукир. 1 августа 1798 г. её внезапно атаковали 14 линейных кораблей английского контр-адмирала *Г. Нельсона*. Английские корабли обошли французский авангард и центр со стороны моря

и берега, встали на кормовые якоря и открыли огонь с двух сторон. Вскоре был уничтожен французский флагманский корабль, и через два часа боя из строя вышла половина французской эскадры. Арьергардные корабли контр-адмирала *П.Ш. Вильнёва*, обрубив якорные канаты, были снесены к берегу и участия в бое не принимали. Сражение закончилось к полудню 2 августа. Английский флот захватил 9 и уничтожил 2 французских линейных корабля и 2 фрегата. После взрыва флагманского корабля «Орион», на котором погиб Брюэс, П.Ш. Вильнёв должен был вступить в командование эскадрой, однако предпочёл спастись бегством на уцелевших 2 кораблях и 2 фрегатах. Наполеон считал, что если бы П.Ш. Вильнёв вступил в бой, победу мог одержать французский флот. Поражение у мыса Абукир лишило армию Наполеона морских коммуникаций, связывавших её с Францией, что позволило Англии одержать победу у Александрии в марте 1801 г.

БУБЛИКОВ Николай Евлампиевич (1871-1942) – российский художник-маринист. В 1888-1896 гг. учился в Петербургской АХ у И.И. Шишкина и А.И. Куинджи. Своё творчество посвятил изображению моря и морских сражений. Наиболее известные картины: «Морской пейзаж», «Затопление кораблей Черноморского флота 18 июня 1918 г.», «Девятый вал», «Потопление эсминцами «Азард» и «Гавриил» английской подводной лодки «Л-55» в Копорском заливе 4 июня 1919 г.» и др.

БУБНОВ Иван Григорьевич (1872-1919) – российский инженер-кораблестроитель, основатель строительной механики корабля, профессор (1909). Окончил Морское инженерное училище (1891) и Морскую академию (1896). Преподавал в Петербургском политех. инст. (1904-1913) и Морской академии (1910). С 1900 г. возглавлял Комиссию по проектированию и строительству подводных лодок. Совместно с *М.Н. Беклемишевым* спроектировал и построил подводную лодку «Дельфин» (1904). По его проектам до 1917 г. построено 36 подводных лодок («Касатка», «Минога», «Акула», «Морж», «Барс» и др.). В 1907 г. руководил проектированием линкоров типа «Севастополь». Его теоретические положения были использованы при проектировании надводных кораблей и подводных лодок. Основные труды: «Спуск судна на воду» (1900), «Напряжения в обшивке судов от давления воды» (1902), «Строительная механика корабля» (1911) и др.

БУГЕНВИЛЬ Луи Антуан де (1729-1811) – французский мореплаватель, член Парижской АН (1796), вице-адмирал (1791). В 1753 г. поступил в полк мушкетёров, в 1755 г. послан в Англию в качестве секретаря французского посольства. В Канаде

участвовал в войне с Англией, за подвиги получил чин полковника и награждён орденом Святого Людовика. В 1763 г. поступил на службу в ВМС Франции капитаном фрегата. В 1763-1765 гг. исследовал Фолклендские (Мальвинские) острова и основал там французскую колонию.

В 1766-1769 гг. возглавлял первую французскую кругосветную экспедицию на кораблях «Будёз» и «Этуаль». Открыл острова в архипелагах Туамоту, Луизиада и повторно (после Менданьи) Соломоновы острова. Открыл значительную часть островов Самоа, обследовал острова Новые Гебриды и близко подошёл к Большому Барьерному рифу в Коралловом море. Результаты географических и этнографических исследований изложил в книге «Кругосветное путешествие на фрегате «Будез» и транспорте «Этуаль» в 1766-1769 годах» (1771). Во время войны за независимость в Сев. Америке в 1775-1783 гг., командуя отрядом из 8-ми кораблей, одержал победу над английским флотом в сражении у острова Мартиники и был назначен командующим французской эскадрой. В 1780 г. стал главнокомандующим французскими сухопутными войсками в Сев. Америке с чином бригадного генерала. Наполеон сделал его графом и сенатором, наградил орденом Почётного Легиона. Его именем назван остров в группе Соломоновых островов (Тихий океан), глубоководная впадина у Соломоновых островов и пролив в архипелаге Новые Гебриды (Тихий океан).

БУГЕР Пьер (1698-1758) – французский математик, физик и астроном, один из создателей теории корабля, член Королевской АН (1731). Воспитывался в иезуитской школе. Учился у своего отца И. Бугера, автора замечательной для своего времени работы по навигации. После смерти отца заменил его в должности профессора гидрографии. Приобрёл известность своими работами на темы, задаваемые Академией наук. Две из них, относящиеся к мор. делу были награждены премиями: «Методы наблюдения высот звёзд на море» (1729) и «Способ наблюдать в море склонения магнитной стрелки» (1731). В 1735-1743 гг. находился в Перу, где руководил науч. экспедицией по измерению 1° дуги меридиана. Длительное плавание в Перу позволило ему подробно ознакомиться с устройством корабля и основами мореплавания. В 1746 г. издал в Париже трактат «Рассуждение о судах, их конструкции и маневрировании», в котором разработал основы учения о плавучести и остойчивости корабля, ввёл понятие о метацентре, развил учение Ньютона о сопротивлении воды движению судна, решил многие другие вопросы мореходных качеств судна. Разработку теории корабля продолжил в трудах «Новое сочинение по навигации, содержащее теорию и практику

штурманского искусства» (1753) и «О маневрировании судов» (1757). Бугер внёс большой вклад в развитие математики, астрономии и особенно оптики. Он один из основателей фотометрии.

БУЙНИЦКИЙ Виктор Харлампиевич (1911-1980) – российский сов. полярный исследователь, океанолог и гляциолог, доктор географических наук (1950), Герой Сов. Союза (1940). В 1937-1940 гг. руководил научными работами в полярной экспедиции на ледокольном пароходе «Георгий Седов». С 1950 г. преподаватель, с 1954 г. зав. кафедрой океанологии географ. фак. Ленинградского (ныне Петербургского) университета. Свой дрейф на «Георгии Седове» описал в книге «812 дней в дрейфующих льдах» (1945). Известен работами по ледовому режиму, дрейфу льдов и водам Арктики и Антарктики.

БУНГЕ Александр Александрович (1851-1930) – российский сов. исследователь Арктики, врач, зоолог. Окончил Тартуский университет. Работал врачом в Тарту и Петербурге. В 1882-1884 гг. был начальником Ленской экспедиции Российского географического общества. В 1885-1886 гг. возглавлял академическую экспедицию по исследованию Новосибирских островов. Лично исследовал острова Котельный и Большой Ляховский. В 1893 и 1895 гг. участвовал в экспедициях к устью реки Енисей. В качестве корабельного врача несколько лет плавал в морях Сев. Ледовитого океана и собрал ценные зоологические коллекции. В 1904 г. был флагманским врачом штаба главного командира флота на Тихом океане, в 1905-1910 гг. – флагманский врач БФ. Именем Бунге названы песчаный остров в центральной части Новосибирских островов, ряд географических объектов на острове Шпицберген (Баренцево море), ледник на Новой Земле (Баренцево море), полуостров в архипелаге Норденшельда (Карское море).

БУРАЧЕК Евгений Степанович (1836-1911) – российский морской офицер, первый строитель города и порта Владивосток, контр-адмирал (1888). По происхождению украинец. Окончил Морской корпус. В 1853-1859 гг. служил на БФ. В 1859-1860 гг. на клипере «Разбойник» перешёл на Тихий океан. В 1861-1863 гг. был командиром порта и команды поста Владивосток. До 1888 г. служил на Балтике. Его именем названа гора в городе Владивостоке (залив Петра Великого, Японское море).

БУРАЧЕК Степан Онисимович (1800-1877) – российский инженер-кораблестроитель, публицист, прозаик, критик, издатель, генерал-лейтенант Корпуса корабельных инженеров (1870). По происхождению украинец. В 1817 г. окончил Петербургское училище корабельной архитектуры и был оставлен

в нём на преподавательской работе. В 1821-1831 гг. начальник Астраханского адмиралтейства, под его руководством построено около 30-и судов и кораблей для Каспийской воен. флотилии. С 1831 по 1864 гг. возглавлял кафедру кораблестроения в Офицерских классах при Морском корпусе. Обучил основам кораблестроения целое поколение мор. офицеров, в т.ч. адмиралов *А.А. Попова* и К.Н. Посьета. Проектировал пароходы и пароходо-фрегаты, наблюдал за постройкой кораблей и судов для БФ. За запись и издание лекций математика М.В. Остроградского «Лекции алгебраического и трансцендентного анализа», которые читал академик зимой 1836-1837 гг. в Морском корпусе, капитан Бурачек и лейтенант *С.И. Зеленой* были отмечены половинной Демидовской премией Петербургской АН (1838). В 1840-1845 гг. издавал журнал «Маяк современного просвещения и образованности». Высоко оценивал достижения украинской литературы, печатал в своём журнале произведения Г.Ф. Квитки-Основьяненко и Т.Г. Шевченко. Автор ряда трудов по математике и кораблестроению. В 1855 г. разработал проект водомётного (гидрореактивного) движителя. В 1858 г. возглавил Особый комитет по переоборудованию парусных кораблей в парусно-паровые. В 1863 г. предложил проект подводной лодки с паровой турбиной и водомётным движителем, спроектировал паровой котёл, ставший прообразом современных водотрубных котлов. Основные труды: «Наука и искусство корабельного зодчества» (1865), «Попытка упростить пиротехнику и вообще отопление» (1867) и др.

БУТАКОВ Алексей Иванович (1816-1869) – российский мореплаватель, исследователь Аральского моря, контр-адмирал (1867). Был старшим сыном в семье Бутаковых, которая дала России пятерых братьев-моряков. После окончания Морского корпуса (1832) служил на БФ. В 1840-1842 гг. совершил кругосветное плавание на транспорте «Або», отчёт об увиденном опубликовал в журнале «Отечественные записки» (1843-1844). В 1848-1849 гг. на шхуне «Константин» исследовал Аральское море, открыл ряд островов, составил первое гидрографическое описание и карту Аральского моря (1850). По ходатайству Бутакова в состав экспедиции в качестве живописца был зачислен сосланный солдатом в Орскую крепость великий украинский поэт и художник Тарас Шевченко, который создал альбом акварельных рисунков Аральского моря. Бутаков подал рапорт начальству с просьбой о помиловании Шевченко и направил царю Николаю I материалы экспедиции с альбомом его рисунков. Вскоре из Петербурга Бутакову был сделан строгий выговор «за упущение по наблюдению за рядовым Шевченко», а художник был сослан на

полуостров Мангышлак на вост. берегу Каспийского моря (ныне Форт-Шевченко). В 1852 г. Бутаков основал на Аральском море пароходство. В 1855 г. изучал низовья реки Сырдарьи, в 1858-1859 гг. – дельту реки Амударьи. В 1861-1863 гг. исследовал и описал среднюю часть Сырдарьи. С 1863 г. служил на БФ. Был избран членом Российского (1848) и почётным членом Берлинского (1853) географических обществ. Именем Бутакова названы мыс и залив в Аральском море, а одному из островов в дельте реки Сырдарьи дали имя Тараса Шевченко.

БУТАКОВ Григорий Иванович (1820-1882) – российский теоретик военно-морского дела, один из основоположников тактики броненосного флота, адмирал (1878). Брат *А.И. Бутакова*. Окончил Морской корпус (1836). Служил на Балтийском и Черноморском флотах. Будучи командиром тендера «Поспешный», занимался в 1847-1850 гг. описью побережья Чёрного моря, составил первую систематизированную лоцию Чёрного моря (1851). Во время Крымской войны 1853-1856 гг., командуя пароходо-фрегатом «Владимир», после ожесточённого боя (1853) взял в плен 10-пушечный турецкий пароход «Перваз-Бахри». Отличился при обороне Севастополя 1854-1855 гг., командуя отрядом пароходо-фрегатов. После гибели *В.А. Корнилова* (1854) возглавил штаб ЧФ. В 1856 г. стал глав. командиром ЧФ и воен. губернатором Николаева и Севастополя. С 1860 г. служил на Балтике. В 1863 г. опубликовал труд «Новые основания пароходной тактики», который явился крупным вкладом в теорию военно-морского искусства и получил признание во всех флотах мира. В 1867-1877 гг. командовал эскадрой броненосных кораблей БФ, ввел прогрессивные методы боевой подготовки, проводил учения в условиях максимально приближённых к боевым. В 1881 г. назначен глав. командиром Петербургского порта. Его именем названы бухта и гора на острове Сахалин (Охотское море) и бухта на побережье полуострова Корея (Японское море).

БЭРД, Бёрд Ричард Эвелин (1888-1957) – американский полярный исследователь, лётчик, адмирал. Руководил 4-мя экспедициями в Антарктиду. Во время первой экспедиции (1928-1933) открыл горные хребты Гроссенор и Эдсел-Форд, ледник Амундсена, Землю Мэри Бэрд (назвал в честь жены) и плато Рокфеллера. Вёл метеорологические, географические и геологические исследования в горах Королевы Мод, производил наблюдения над магнитным полем Земли и полярными сияниями. В ноябре 1929 г. пролетел над Южным полюсом. Вторая экспедиция (1933-1935) провела сейсмологические исследования Ледяного барьера Росса, подтвердила наличие

крупных месторождений каменного угля в Зап. Антарктиде, открыла горы Хорлик. Третья экспедиция (1939-1941) ставила целью – утверждение американского суверенитета над отдельными частями Антарктиды (Земля Мэри Бэрд, Земля Грейама и др.). Были открыты Берег Хобса, хребет Колер, Берег Уолгрина, острова Флетчер. Четвёртая экспедиция (1946-1947) произвела аэрофотосъёмку побережья Зап. Антарктиды и её внутренних районов и открыла плато Американ-Хайленд. Именем Бэрда названа американская антарктическая науч. станция на Земле Мэри Бэрд. Написал ряд книг об Антарктиде.

В

ВАНКУВЕР Джордж (1757-1798) – английский мореплаватель, исследователь Тихоокеанского побережья Северной Америки, капитан королевского флота. Участник 2-й (1772-1775) и 3-й (1776-1779) экспедиций *Джеймса Кука*. В 1780-1789 гг. служил в Вест-Индии. В 1790-1795 гг. руководил кругосветной экспедицией на кораблях «Дискавери» и «Чатем» с целью установления возможности внутреннего водного и морского сообщения между Тихим и Атлантическим океанами и исследования побережья Северной Америки между 30° и 60° с.ш. Обогнув Африку, направился к Австралии, обследовал Землю Короля Георга, Новую Зеландию, открыл остров Чатем, исследовал Тихоокеанское побережье Северной Америки от Калифорнии до залива Кука у берегов Аляски. Ванкувер провёл гидрографические работы в районе пролива Хуан-де-Фука и Пюджет-Саунд, безуспешно искал вход в реку Колумбию и пришёл к выводу, что внутренний водный путь к бассейну Великих озёр отсутствует. В 1793 г. исследовал архипелаги Королевы Шарлотты и Александра, острова Кадьяк и Чирикова в заливе Аляска, установил, что «река Кука» является заливом. На обратном пути в Англию описал мыс Сан-Лукас (Южная Калифорния) и Галапагосские острова, посетил Южную Америку, обогнул мыс Горн, обследовал остров Святой Елены и в 1795 г. вернулся на родину. Свои наблюдения и результаты исследований изложил в книге, изданной в 1798 г. уже после его смерти.

Именем Ванкувера названы остров у зап. побережья Северной Америки, города на юго-зап. Канады в провинции Британская Колумбия и на сев.-зап. США в штате Вашингтон.

ВАСИЛЬЕВ Михаил Николаевич (1770-1847) – российский мореплаватель, исследователь Берингова моря, вице-адмирал (1835). Окончил Морской корпус. Служил на Балтийском, Чёрном и Средиземном морях. Отличился в боевых действиях в войне с наполеоновскими войсками на Балтике (1812-1814). В 1819-1822 гг., командуя шлюпом «Открытие» и подчинённым ему шлюпом «Благонамеренный» (командир Г.С. Шишмарев), руководил кругосветной экспедицией. Целью экспедиции были изыскания в высоких широтах Сев. Ледовитого океана и поиск Северо-Западного прохода из Тихого океана в Атлантический. В 1820 г. экспедиция из Берингова моря через Берингов пролив вошла в Чукотское море, достигла 71°06′ с.ш. и, двигаясь на восток,

прошла на 23 мили дальше, чем экспедиция *Джеймса Кука*. Из-за тяжелой ледовой обстановки Северо-Западный проход найти не удалось и экспедиция, обогнув Южную Америку, вернулась в Кронштадт. В ходе экспедиции были сняты на карту и описаны часть сев.-вост. побережья Азии и берегов Аляски, исследован ряд островов Берингова моря, открыт остров Нунивак, мысы Головнина и Рикорда на Аляске, внесены исправления в существовавшие карты, проведены гидрографические исследования, метеорологические наблюдения, собраны богатые зоологические, геологические, ботанические и этнографические коллекции. О результатах исследований Васильев сообщил в ряде науч. работ. В 1828 г. был назначен командиром Кронштадтского порта. В 1966 г. его именем назван пик в горах Орвин (Антарктида).

ВАСИЛЬЕВ Михаил Петрович (1857-1904) – российский морской офицер, исследователь Арктики, капитан 2-го ранга. Окончил Морское училище. В 1882-1893 гг. участвовал в гидрографических работах по описи побережья Японского и Охотского морей. В 1897-1898 гг. наблюдал в Ньюкасле (Англия) за постройкой ледокола «Ермак», создаваемого по проекту вице-адмирала *С.О. Макарова*. В 1899-1901 гг. Васильев был первым командиром ледокола, совершил на нём походы к архипелагам Шпицберген, Новая Земля и Земля Франца-Иосифа, подтвердив идею его создателя о возможности активного плавания в условиях Арктики. В 1904 г. Васильева перевели на 1-ю Тихоокеанскую эскадру командиром броненосца «Цесаревич». Не успев вступить в должность, погиб на броненосце «Петропавловск» вместе с командующим эскадрой С.О. Макаровым при выходе в море с Порт-Артурского рейда. Его именем назван мыс (Земля Франца-Иосифа, Баренцево море) и два острова (Карское и Японское моря).

ВАСКО ДА ГАМА, см. Гама Васко да.

ВЕЙПРЕХТ Карл (1838-1881) – австрийский полярный исследователь. В 1871 г. вместе с *Ю. Пайером* участвовал в экспедиции на архипелаг Шпицберген и острова Новая Земля. В 1872-1874 гг. возглавил экспедицию на судне «Тегетхоф», которая должна была пройти по Северному морскому пути из Баренцева моря к Берингову проливу. У островов Новая Земля корабль затёрло льдами. При дрейфе на сев. и сев.-зап. экспедиция обнаружила архипелаг – Землю Франца-Иосифа. Во время зимовки Вейпрехт произвёл науч. наблюдения в области геофизики, изучал природу полярных льдов. Выдвинул проект проведения одновременных наблюдений на сети полярных станций в Арктике. Проект был положен в основу 1-го

Международного полярного года.

ВЕЙЦ Пол (1932 - неизв.) – космонавт США, капитан 1-го ранга. В мае-июне 1973 г. совершил полёт на космическом корабле «Аполлон» и орбитальной станции «Скайлэб».

ВЕЛДЕ Виллем ван де (1633-1707) – голландский художник-маринист. Работал в ряде портовых городов, но главным образом в Амстердаме, а с 1673 г. в Лондоне при дворе короля Карла II, где написал ряд портретов и морских пейзажей. Наиболее известны картины: «Сильный ветер», «Пушечный залп» (1657), «Парусники в море», «Штиль» (1666) и др. Для его морских пейзажей характерно детальное изображение конструктивных элементов кораблей, чёткая окраска моря и неба, ощущение морской перспективы.

ВЕРЕЩАГИН Василий Васильевич (1842-1904) – российский живописец-баталист, путешественник, писатель. После окончания Морского шляхетного кадетского корпуса (1860) уволился в отставку. Учился в Петербургской рисовальной школе и Академии художеств (1861-1863), затем в Париже. В 1863-1903 гг. много путешествовал по различным странам Европы и Азии, побывал в США. Участвовал в боевых действиях российских войск в Средней Азии (1867-1870), на Балканах (1877-1878). Во время путешествий и воен. действий сделал тысячи этюдов и зарисовок с натуры, которые использовал для создания картин о войне. В картинах о войне с глубоким драматизмом изобразил жестокие будни войны, показал тяжесть и героику ратного труда: «Апофеоз войны», «Нападают врасплох», «После атаки. Перевязочный пункт под Плевной», «На Шипке всё спокойно» и др. Погиб 13 апр. 1904 г. на броненосце «Петропавловск», который подорвался на японской мине при выходе в море из Порт-Артура. Оставил воспоминания «На войне в Азии и Европе» (1894). Его именем назван мыс на Новой Земле (Карское море).

ВЕРЕЩАГИН Лука Алексеевич (ок. 1672-1713) – российский кораблестроитель. Учился искусству кораблестроения в Голландии и Англии. Работал на верфях Воронежа, был начальником всех корабельных лесов России. Снабжал лесом и готовыми частями судового набора верфи Петербурга.

ВЕРН Жюль (1828-1905) – французский писатель-фантаст, в творчестве которого существенное место занимала морская тематика. Автор многочисленных (ок. 70) научно-фантастических, приключенческо-географических и социально-утопических произведений под общим названием «Необыкновенные приключения». Наиболее известные его романы на морские темы: «Приключения капитана Гаттераса», «Дети капитана Гранта», «20000 лье под водой», «Вокруг света в 80 дней», «Таинственный

остров», «Пятнадцатилетний капитан» и др. Его описания морских путешествий свидетельствуют о хорошем знании мор. дела и устройства судов. На карте мира почти не осталось мест, где бы не побывали герои Верна. Создал 3-томный труд «История великих путешествий», который посвятил географическим открытиям с древнейших времён до начала 40-х годов 19-го столетия. Выступал против возможного использования науки в преступных целях.

ВЕРНЕ Клод Жозеф (1714-1789) – французский художник-маринист. В 1753-1763 гг. посетил ряд французских портов и по заказу короля написал серию из 15-и картин под общим названием «Порты Франции». В его морских пейзажах переданы романтика спокойного и буйного моря, лунный блеск и солнечные закаты, игра света и тени. Наиболее известны его картины: «Морской берег около Анцио», «Восход солнца» и «Закат солнца», «Утро в Кастелламаре», «Буря», «Кораблекрушение», «Гавань в Анконе».

ВЕСЕЛАГО Феодосий Фёдорович (1817-1895) – российский историк воен. флота, почётный член Морской академии (1877), Российской академии наук (1884) и Морского технического комитета (1892), генерал-лейтенант Корпуса флотских штурманов (1892). Окончил Морской корпус (1834) и Офицерские классы (1837), затем преподавал в Морском корпусе астрономию, навигацию, высшую математику и др. дисциплины. В 1846-1853 гг. заведовал Офицерскими классами. В 1854-1859 гг. был инспектором Московского университета, затем пом. попечителя Казанского учебного округа. С 1860 г. руководил составлением истории российского флота, представлял официальную воен.-мор. историографию, обосновывал самостоятельный путь развития воен.-мор. искусства в России. С 1873 г. возглавлял Комиссию по разбору, описанию и изданию дел архива Морского министерства за период до 1805 г. С 1881 г. директор Гидрографического департамента Морского министерства и председатель Учёного отделения Морского техн. комитета, с 1885 г. член Адмиралтейств-совета. Автор ряда фундаментальных трудов по истории российского флота. Его именем названы остров и пролив в архипелаге Новая Земля (Баренцево море).

ВЕСПУЧЧИ Америго (между 1451 и 1454-1512) – мореплаватель. По происхождению итальянец. Состоял на службе в испанском (1499-1500) и португальском (1501-1504) флотах. Принимал участие в подготовке 2-й (1493-1496) и 3-й (1498-1500) экспедиций *Христофора Колумба*. В 1499-1504 гг. участвовал в нескольких испанских и португальских экспедициях к берегам Южной Америки, названной им Новым Светом. Во время

экспедиций открыл реку Амазонку и обследовал Бразильское побережье. Первым высказал предположение, что открытые земли являются материком. Записки Веспуччи о своих путешествиях приобрели мировую известность.

Немецкий картограф Мартин Вальдземюллер в 1507 г. предложил в честь Веспуччи назвать открытый материк Страной Америго. Это название вначале было принято только для Южной Америки, а с 1538 г. его распространили на карте *Меркатора* и на Северную Америку. В 1508-1512 гг. Веспуччи был главным кормчим Кастилии.

ВИВЬЕН ДЕ СЕН-МАРТЕН Луи (1802-1897) – французский географ. Автор «Истории географии и географических открытий» (1873) и «Нового словаря всемирной географии» в 7-ми томах (1877-1895, доп. т. 1897). Труды по исторической географии Сев. Африки, Малой Азии, Индии, Кавказа и др. работы.

ВИЗЕ Владимир Юльевич (1886-1954) – российский сов. океанолог, исследователь Арктики, член-корр. АН СССР (1933), профессор (1945). Учился в университетах Гёттингена, Галле и Петербурга. Участник и науч. руководитель многих арктических экспедиций (1912-1937). С 1928 г. работал в Арктическом инст. В 1930 г. открыл остров в Карском море, существование и положение которого определил в 1924 г. на основании изучения дрейфа во льдах экспедиции *Г.Л. Брусилова* на судне «Святая Анна». В 1932 г. на ледокольном пароходе «Сибиряков» впервые осуществил сквозное плавание с запада на восток по Северному морскому пути за одну навигацию. В 1934 г. на ледорезе «Литке» впервые прошёл этот путь за одну навигацию в обратном направлении с востока на запад. С 1945 г. работал профессором Ленинградского (ныне Петербургского) университета. Визе автор многих работ по океанологии, метеорологии, ледоведению, истории исследования Арктики, в которых рассмотрены закономерности циркуляции атмосферы и её роль в формировании ледяного покрова Арктики и гидрологического режима арктических морей. Он разработал методы прогнозов о состоянии льдов в полярных морях и внёс существенный вклад в освоение Северного морского пути. Лауреат Гос. премии СССР (1946). Его именем названы многие географические объекты в Арктике, а также в Антарктиде.

ВИКИНГИ (конец VIII - середина XI вв.) – воины Скандинавских стран, участники морских походов для поиска новых земель и переселения, развития торговых связей, пиратства на море и грабежа. Плавали не только по Балтийскому морю, но и в Сев. Атлантике, к берегам Средиземного моря и Сев. Америки. В Древней Руси их называли варягами, в Зап. Европе – норманнами.

ВИЛЬЕРС Алан (1904-1982) – английский капитан и писатель-маринист. Обладал большим опытом плавания на парусных судах. Неоднократно огибал мыс Горн на барках, перевозивших зерно. За участие в десантной операции в Нормандии во время 2-й мировой войны награждён Крестом за отличную службу. Был председателем, президентом и почётным вице-президентом Британского общества морских исследований, членом правления Национального морского музея в Гринвиче (Лондон). Участвовал в организации музеев на прославленных английских кораблях «Катти Старк» и «Виктори». Написал ряд книг и статей, посвящённых морю, парусным судам и опыту плавания на них.

ВИЛЬКИИЦКИЙ Андрей Ипполитович (1858-1913) – российский гидрограф-геодезист, исследователь Северного Ледовитого океана, генерал-лейтенант Корпуса флотских штурманов (1910). Отец *Б.А. Вилькицкого*. Морскую службу начал в 1875 г. юнкером на БФ. В 1882-1885 гг. производил гидрографические исследования на Онежском озере. В 1887-1889 гг. провёл работу по определению ускорения свободного падения на Новой Земле, за достигнутые результаты был награжден двумя золотыми медалями Российского географического общества. В 1880 г. окончил Морскую академию. В 1894-1901 гг. возглавлял ряд экспедиций, во время которых производились гидрографические исследования и геодезические работы в южной части Карского моря от устья реки Печоры до реки Енисея, в Обской губе и в Енисейском заливе. В 1907-1913 гг. возглавлял Главное гидрографическое управление. На этом посту Вилькицкий многое сделал для обеспечения безопасности мореплавания: способствовал изданию новых морских карт и лоций морей России, созданию и оборудованию мерных миль, строительству маяков, учреждению в Петербурге мастерской по изготовлению мореходных инструментов и др. Он был инициатором и организатором экспедиции на судах «Таймыр» и «Вайгач» (1914-1915), которая доказала возможность эксплуатации Северного морского пути, впервые пройдя его с востока на запад с одной зимовкой. Вилькицкий автор многих науч. работ по гидрографии и геодезии, метеорологии и океанографии. Его именем названы острова, заливы и мысы в Карском и Восточно-Сибирском морях.

ВИЛЬКИЦКИЙ Борис Андреевич (1885-1961) – российский гидрограф-геодезист, исследователь Северного Ледовитого океана. Сын *А.И. Вилькицкого*. После окончания Морского кадетского корпуса участвовал в российско-японской войне 1904-1905 гг. на кораблях 1-й Тихоокеанской эскадры. В 1908 г.

окончил Морскую академию. В 1913-1915 гг. возглавлял гидрографическую экспедицию на судах «Таймыр» и «Вайгач» с целью освоения Северного морского пути. В ходе экспедиции был открыт ряд островов, в т.ч. архипелаг Северная Земля и пролив, соединяющий Карское море с морем Лаптевых. В 1914-1915 гг. экспедиция совершила за две навигации с одной зимовкой первое сквозное плавание из Владивостока в Архангельск, выполнила многочисленные наблюдения над господствующими ветрами, течениями, толщиной и состоянием льда, его перемещением, морскими глубинами по пути следования, произвела опись ряда мысов и уточнила координаты отдельных пунктов южного побережья архипелага Северная Земля. В 1918-1919 гг. был начальником экспедиции в Карском море. В 1920 г. эмигрировал в Англию. Длительное время работал гидрографом в Бельгийском Конго (Африка). Именем Вилькицкого названы остров в море Лаптевых и пролив, соединяющий Карское море и море Лаптевых.

ВИЛЬНЁВ Пьер Шарль де (1763-1806) – французский вице-адмирал (1804), в значительной мере виновник двух великих поражений французского флота – при Абукире (1798) и Трафальгаре (1805). На флот поступил гардемарином в 1778 г. В 1779-1782 гг. служил на различных кораблях эскадры вице-адмирала *де Грасса*. В 1786 г. произведён в лейтенанты. Во время Великой французской революции 1789-1794 гг. поступил в 1792 г. в революционный флот и из-за нехватки офицеров сделал быструю карьеру. Уже в 1793 г. был произведён в капитаны 1-го ранга и стал старшим командиром морских сил в Тулоне, а затем командиром линейного корабля. В 1796 г. он командир морской дивизии и контр-адмирал. В апреле 1797 г. назначен командующим эскадры в составе Средиземноморского флота. Во время Египетской экспедиции 1798-1801 гг. армии Наполеона Бонапарта был младшим флагманом эскадры вице-адмирала *Ф.П. Брюэса*. В сражении при Абукире 1-2 августа 1798 г. с английской эскадрой контр-адмирала *Г. Нельсона* он командовал арьергардом из 5 линейных кораблей и 2 фрегатов. Сражение могло закончиться в пользу французов, если бы корабли Вильнёва вступили в бой. Однако этого не произошло. После гибели Брюэса (1 августа около 22 час.) он обязан был вступить в командование эскадрой, но не сделал этого и 2 августа, когда сражение прекратилось, четыре корабля под флагом Вильнёва спаслись бегством. С 1801 г. Вильнёв занимал высокие посты в ВМФ, а после смерти вице-адмирала Латуш-Тревиля был назначен в 1804 г. командующим французским флотом. В сражении у мыса Трафальгар (Атлантическое побережье Испании) 21 октября 1805 г. между франко-испанской эскадрой (18 французских и 15

испанских линейных кораблей) под общим командованием Вильнёва и английской эскадрой Нельсона (27 линейных кораблей) эскадра Вильнёва была разгромлена. Вильнёв потерял 18 кораблей и 7 тыс. личного состава, а сам был взят в плен. Англичане потеряли 1700 чел., в сражении погиб Нельсон. Трафальгарской победой Англия обеспечила себе господство на море и затруднила связь Франции с её колониями. После возвращения из плена (апрель 1806 г.) Вильнёв по приказу Наполеона был взят под стражу, его должны были судить. 22 апреля 1806 г. ударом кинжала лишил себя жизни.

ВИСКОВАТОВ Александр Васильевич (1804-1858) – российский военный историк. Занимался разработкой трудов по военно-морской истории. В 1864 г. был издан его труд о морских походах и мореходстве россиян до конца 17-го столетия. Его сочинения способствовали развитию российской военно-морской исторической науки в 19-ом столетии.

ВЛАДИМИРСКИЙ Лев Анатольевич (1903-1973) – советский военно-морской деятель, адмирал (1954). Русский. На Военно-морской службе с 1921 г. Окончил военно-морское училище (1925) и Военную академию Генштаба (1952). С 1932 г. командовал кораблями и соединениями кораблей. В период Великой Отечественной войны СССР с Германией (1941-1945) командовал эскадрой и Черноморским флотом, с 1944 г. – эскадрой Балтийского флота. В 1947-1959 гг. зам. главнокомандующего ВМФ, председатель Морского научно-технического комитета. С 1959 г. на научной и преподавательской работе. В 1969-1970 гг. возглавлял кругосветную научную экспедицию на океанографическом судне «Полюс».

ВЛАСОВ Василий Григорьевич (1896-1959) – российский сов. кораблестроитель, крупнейший специалист в области теории корабля, доктор техн. наук, инженер-контр-адмирал (1940). Окончил Воен.-мор. инженерное училище (1918) и Классы подводного плавания (1919). До 1922 г. инженер Глав. мор. техн. управления и Севастопольского управления судоподъёма. С 1922 г. на педагогической и науч. работе в Высшем воен.-мор. инженерном училище, Воен.-мор. академии, Кораблестроительном инст. и Науч.-техн. комитете ВМФ. В 1944-1959 гг. постоянный консультант по вопросам кораблестроения при Глав. управлении кораблестроения ВМФ. Его науч. работы посвящены вопросам остойчивости и непотопляемости корабля, качки, спуска судна на воду, методу расчёта мореходных качеств корабля, способа спрямления повреждённого корабля и др. Внёс значительный вклад в

разработку проектов и строительства боевых кораблей различных классов и подготовку корабельных инженеров.

ВЛИГЕР Симон де (1601-1659) – голландский художник-маринист. Автор картин и гравюр, изображающих море и корабли. Достиг большого совершенства в изображении воды и воздушной перспективы. Картины написаны, как правило, в серебристых тонах, характерно тщательное выполнение фигур и деталей пейзажа. Помимо мор. тематики уделял внимание изображению ландшафта и зверей.

ВОЙНОВИЧ Марк Иванович (1750-1807) – российский военный моряк, исследователь Каспийского моря, граф, адмирал (1801). Выходец из Черногории. На службу в российский флот поступил мичманом в 1770 г. Служил на ЧФ. В российско-турецкую войну 1768-1774 гг. отличился во время Архипелагской экспедиции. Командуя фрегатом «Слава», в 1772 г. в заливе Лагос уничтожил и пленил несколько турецких кораблей. В конце войны командовал отрядом кораблей. В 1780-1783 гг., командуя Астраханской флотилией (Каспийское море), возглавил экспедицию по обследованию островов у Апшеронского полуострова, обнаружил при этом подводные нефтяные источники. Описал ряд заливов на вост. побережье моря. Сравнивая свои описи берегов с предшествующими описями, обнаружил значительные изменения в очертаниях берегов, что свидетельствовало о периодических колебаниях уровня Каспийского моря. В 1783 г. переведён на ЧФ, командовал первым на флоте линкором, а с 1785 г. – Севастопольской эскадрой. Во время российско-турецкой войны 1787-1791 гг. был командующим ЧФ (конец 1789 – март 1790). За пассивные действия на этом посту заменён контр-адмиралом *Ф.Ф. Ушаковым* и в 1790 г. был переведён на Каспий. С 1797 г. член Черноморского адмиралтейского управления. В последние годы службы – директор Черноморского штурманского училища. С 1805 г. в отставке.

ВОРОБЬЁВ Всеволод Иванович (1898-1984) – российский исследователь Арктики, капитан 1-го ранга. В 1923-1940 гг. был помощником командира и командиром гидрографических судов, начальником экспедиций во многих районах Карского и Восточно-Сибирского морей и моря Лаптевых. В 1933-1934 гг. открыл и нанёс на карту ряд небольших островов в вост. части Карского моря и у зап. побережья полуострова Таймыр. В 1941-1945 гг. участвовал в обороне Ленинграда (ныне Петербург). С 1948 г. работал в главной редакции «Морского атласа» ВМС. За участие в создании 1-го тома атласа присуждена Гос. премия СССР (1951).

ВОРОЖЕЙКИН Арсений Васильевич (1912-2001) – советский лётчик-истребитель морской авиации, дважды Герой Сов. Союза (февр. и авг. 1944 г.), генерал-майор (1954). Русский. Окончил Харьковскую воен. авиац. школу лётчиков (1937), Военно-воздушную академию (1942), Военную академию Генштаба (1952). Участник боёв на реке Халхин-Гол (1939) и советско-финляндской войны 1939-1940 гг. В Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. был командиром эскадрильи и зам. командира истребительного авиаполка. Совершил ок. 300 боевых вылетов, сбил в воздушных боях 52 самолёта противника. После войны до 1957 г. был командиром авиаполка, авиадивизии, 1-м зам. командующего ПВО Черноморского флота.

ВОРОНИН Владимир Иванович (1890-1952) – капитан советского ледокольного флота, полярный мореплаватель, участник многих экспедиций в Арктике. Русский. Окончил Архангельское мореходное училище (1916). Плавал штурманом на судах Арктического бассейна. С 1918 г. капитан дальнего плавания. Командуя ледокольным пароходом «Георгий Седов», в 1928 г. участвовал в поисках итальянской экспедиции У. Нобиле, потерпевшей аварию над Сев. Ледовитым океаном на дирижабле «Италия». В 1932 г. ледокольный пароход «Сибиряков» под командованием Воронина впервые прошел по Сев. мор. пути за одну навигацию от Архангельска до Петропавловска-Камчатского, оттуда в Японию и затем южным путём перешел в Мурманск, обойдя в 1932-1933 гг. весь Европейско-Азиатский материк. Во время экспедиции 1933-1934 гг. командовал пароходом «Челюскин», который погиб 13 февр. 1934 г. во льдах Чукотского моря. Он последним сошёл с парохода на льдину и последним 13 апр. 1934 г. был вывезен самолётом на материк, проявив пример высокого мужества в драматической ситуации. В 1934-1938 гг. был капитаном ледокола «Ермак», в 1946-1947 гг. – капитан-директором китобойной флотилии «Слава». Именем Воронина назван остров в Карском море, открытый экспедицией на судне «Георгий Седов» в 1930 г., а также множество географических объектов на Новой Земле, в архипелаге Земля Франца-Иосифа и в Антарктиде.

ВРАНГЕЛЬ Фердинанд Петрович (1797-1870) – российский мореплаватель, исследователь Арктики, член-корр. (1827) и почётный член (1855) Петербургской АН, один из учредителей Российского географического общества (1845), адмирал (1856). Окончил Морской корпус (1815). Служил на БФ. В 1817-1819 гг. на шлюпе «Камчатка» участвовал в кругосветном плавании под командованием *В.М. Головнина*. В 1820-1824 гг. был начальником экспедиции по исследованию сев. берегов Вост. Сибири. Нанес на

карту побережье от устья реки Индигирки до Колючинской губы (Чукотский полуостров). По опросным данным определил положение острова, разделяющего Восточно-Сибирское и Чукотское моря, названного его именем. В 1825-1827 гг., командуя транспортом «Кроткий», совершил второе кругосветное плавание с заходом на Камчатку и в Русскую Америку. В 1829-1835 гг. был главным правителем Русской Америки. Обошёл её берега от Берингова пролива до Калифорнии, собрал большой географический и этнографический материал. В 1840-1849 гг. был директором Российско-американской компании, затем служил в Морском министерстве, в 1855-1857 гг. был морским министром. Его именем названы многие географические объекты на Аляске и Алеутских островах, в Чукотском, Карском, Баренцевом и Охотском морях и Тихом океане.

ВУКОЛОВ Семён Петрович (1863-1940) – российский химик. В 1887 г. окончил Петербургский университет. В 1887-1888 гг. совершенствовал образование в Сорбонне (Франция). С 1889 г. работал в Петербургском университете, с 1891 г. – в Науч.-техн. лаборатории Морского ведомства, в 1919-1926 гг. – в Гос. инст. прикладной химии. С 1926 г. профессор Военно-морской академии и Ленинградского (ныне Петербургского) университета. Основное направление его науч. работ – химия взрывчатых веществ. Принимал участие в создании бездымного (пироколлодийного) пороха. В 1904-1905 гг. руководил разработкой технологических способов производства тротила и тетрила. Впервые в России (1911-1914) организовал получение в промышленном масштабе азида свинца и добычу сырья, необходимого для производства взрывчатых веществ.

Г

ГАГЕМЕЙСТЕР Леонтий Андрианович (1780-1834) – российский мореплаватель, капитан 1-го ранга (1830). В 1795 г. поступил волонтером на службу в ВМФ. В 1797-1805 гг. мичманом проходил стажировку на английских кораблях, плавал в Северном и Средиземном морях. В 1806-1810 гг., командуя шлюпом «Нева», совершил плавание в Русскую Америку, искал острова к югу от Аляски (их не оказалось), плавал к Гавайским островам и между Камчаткой и Русской Америкой. В 1816 г. во главе экспедиции, состоявшей из кораблей «Суворов» и «Кутузов», совершил кругосветное плавание, посетил Бразилию, Перу и Калифорнию. В ходе плавания вёл гидрографические и гидрометеорологические наблюдения. В 1816-1819 гг. возглавлял Российско-американскую компанию, произвёл картирование побережья Аляски и его минералогическое изучение. В 1828-1829 гг., командуя шлюпом «Кроткий», совершил очередное кругосветное плавание, во время которого открыл в цепи Маршалловых островов атолл (ныне Кваджелейн). В 1830 г. назначен директором Училища торгового мореплавания. Его науч. труды обобщили результаты астрономических, магнитных, гидрометеорологических и др. наблюдений. Его именем названы остров в Бристольском заливе (Берингово море), атолл в архипелаге Россиян и гора в архипелаге Александра (Тихий океан).

ГАККЕЛЬ Яков Яковлевич (1901-1965) – российский сов. океанограф, доктор географических наук (1950), профессор. Занимался науч. проблемами, связанными с освоением Северного морского пути, а также вопросами истории освоения Арктики. Руководил отделом географии Арктического и антарктического НИИ в Ленинграде (ныне Петербурге). Участвовал в 21-й экспедиции, из них 16-ь совершил в Арктику. Создал первую батиметрическую карту Арктического бассейна. Участвовал в открытии подводного хребта Ломоносова, открыл подводный хребет, названный его именем (Северный Ледовитый океан).

ГАЛЛЕР Лев Михайлович (1883-1950) – советский военно-морской деятель, адмирал (1940). Окончил Морской кадетский корпус (1905), Офицерский артиллерийский класс (1912) и курсы при Военно-морской академии (1926). Служил на БФ. В 1-ю мировую войну флагманский артиллерист бригады линкоров, старший офицер линкора «Слава». После Октябрьского переворота 1917 г. перешёл на сторону Сов. власти. Командовал

эсминцем, крейсером, линкором, был начальником штаба отряда кораблей, начальником минной дивизии. После Гражданской войны был начальником штаба БФ, командиром бригады линкоров, с 1932 г. начальник Морских сил Балтийского моря. В 1937 г. зам. начальника Морских сил Наркомата обороны СССР, с 1940 г. зам. наркома ВМФ по кораблестроению и вооружению. В 1947-1948 гг. начальник Военно-морской академии кораблестроения и вооружения им. А.Н. Крылова.

ГАМА Васко да (1469-1524) – португальский мореплаватель, адмирал (1502), граф (1519). В 1497-1499 гг. совершил плавание из Лиссабона в Индию вокруг Африки и обратно, впервые проложив морской путь из Европы в Южную Азию. В 1502-1503 гг. и 1524 г. совершил ещё два плавания в Индию. В 1524 г. назначен вице-королём Индии. В том же году умер в крепости Кочин.

ГАМАЛЕЯ, Платон Яковлевич (1766-1817) – российский учёный в области военно-морских наук, историк российского флота, член Петербургской АН (1801), капитан-командор (1804). По происхождению украинец. Окончил Морской корпус (1783). Служил на кораблях БФ. В российско-шведскую войну 1788-1790 гг., командуя малыми кораблями, а затем отрядом канонерских лодок, участвовал в ряде морских сражений. В 1791-1811 гг. преподаватель Морского корпуса и одновременно инспектор Офицерского класса при Морском корпусе (с 1795 г.). В своих науч. работах обобщил опыт военно-морского искусства, изложил теорию кораблестроения и кораблевождения, вопросы морской практики, навигации, астрономии и др. морских наук. Гамалея изучал причины возникновения ветров, шквалов, вихрей, осадков, туманов, дал классификацию облаков и признаков хорошей и плохой погоды и пр. На его трудах училось не одно поколение российских военных моряков. С 1815 г. член Адмиралтейского департамента. Его именем названы скалы на Земле Королевы Мод (Антарктида) и мыс на острове Хонсю (Японское море).

ГАННИБАЛ Иван Абрамович (1737-1801) – российский воен. моряк, генерал-поручик (1779). Окончил Кадетский корпус. Во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. командовал фрегатом, участвовал в Архипелагской экспедиции 1769-1774 гг., в штурме крепости Наварин. В Чесменском морском сражении 1770 г. управлял артиллерийским огнём эскадры. С 1776 г. генерал-цейхмейстер (командующий артиллерией), с 1777 г. член Адмиралтейств-коллегии. В 1778-1784 гг. главный командир крепости Херсон, построенной под его руководством.

ГАННОН МОРЕПЛАВАТЕЛЬ (VI в. до н. э.) – мореплаватель, карфагенский правитель. Совершил плавание вдоль зап. берега Африки с целью открытия и колонизации новых земель. Основал

ряд поселений на побережье Сев. Марокко. Описание плавания Ганнона дошло до нас в древнегреческом переводе.

ГАРРИСОН Джон (1693-1776) – английский часовой мастер, изобретатель механического хронометра. Для точного измерения времени, необходимого для определения места положения корабля в море, в частности географической долготы, требуются часы высокой точности. В конце 20-х годов 18-го столетия британское Бюро долготы объявило конкурс на изобретение особо точных часов (хронометра), ход которых не должен был практически зависеть от влияния температуры, влажности, механических вибраций и тяги заводной пружины. За создание хронометра Бюро долготы установило премию в 10 тыс. фунтов стерлингов. Над созданием хронометра Гаррисон трудился около 40 лет. В 1761 г. четвёртый образец хронометра был испытан в плавании из Англии на Ямайку. За два месяца плавания погрешность хронометра составила 5 секунд, что значительно превзошло требования, установленные Бюро долготы. Из-за бюрократической волокиты Гаррисон получил награду за создание хронометра незадолго до своей кончины и только после этого раскрыл секрет его изготовления. Хронометры Гаррисона стали широко применятся моряками всех стран, что дало возможность точно определять географическую долготу и создавать точные карты. Первыми образцами точной картографии стали карты Тихого океана, составленные *Д. Куком* с помощью хронометра Гаррисона во время его третьего плавания (1776-1779).

ГАУКИНС, Хокинс Джон (1532-1595) – английский моряк, пират, работорговец, главный судостроитель Англии (с 1571). В 1562-1563 гг. на деньги лондонских купцов совершил первый рейс за рабами в Африку. В пиратстве и торговле рабами была заинтересована большая группа лиц, включая английскую королеву Елизавету I, выделившую Гаукинсу корабль и предоставившую ему право на свой флаг. В 1584 г. он на 5-ти судах, одним из которых командовал *Ф. Дрейк*, совершил второй рейс за рабами. После продажи их на рынках Карибского бассейна эскадра Гаукинса попыталась захватить испанский город Сан-Хуан де Улиа в бухте Велакрус (Мексика), но в мор. сражении потеряла 3 корабля. Однако Гаукинсу удалось захватить в плен богатых испанцев, за которых он получил значительный выкуп. Этот эпизод послужил началом длительной войны между Англией и Испанией (1586-1604). Будучи ответственным за строительство и снаряжение королевского флота, Гаукинс к 1588 г. значительно увеличил численность кораблей и вооружил их большим количеством орудий. Это дало возможность английскому флоту

одержать победу в Гравелинском сражении (пролив Па-де-Кале, 1588) над испанской Великой армадой. В этом сражении Гаукинс командовал кораблём «Виктори» и за победу был возведён королевой в рыцарское звание. В 1590 г. он частично блокировал Азорские острова у сев. берегов Африки, что способствовало захвату испанских торговых судов.

Последнее своё плавание Гаукинс вместе с Дрейком совершил на 27-ми судах в 1595 г. в испанскую Вест-Индию, чтобы захватить и разграбить остров Пуэрто-Рико и др. испанские колонии. В ночь перед морским сражением он умер.

ГЕЙДЕН Логин Петрович (1772-1850) – российский военный моряк, адмирал (1833). По происхождению голландец. До 1794 г. служил в чине лейтенанта в голландском флоте. В 1795 г. перешел на службу в российский флот, получив чин капитан-лейтенанта. Участвовал в Средиземноморском походе *Ф.Ф. Ушакова* 1798-1800 гг. во время войны России против Франции. Командуя гребной флотилией, провёл ряд успешных операций в российско-шведской войне 1808-1809 гг. и боевых действиях под Данцигом (ныне Гданьск, Польша) в 1813 г. против войск Наполеона. С 1816 г. военный губернатор и командир Свеаборгского порта. Во время Греческой национально-освободительной революции 1821-1829 гг. эскадра под командованием Гейдена совершила поход из Балтийского в Средиземное море и сыграла решающую роль в разгроме турецко-египетского флота соединённым российско-англо-французским флотом в Наваринском морском сражении (1827). В российско-турецкой войне 1828-1829 гг. Гейден, командуя российским флотом в Средиземном море, осуществлял блокаду пролива Дарданеллы. В 1830 г. назначен начальником 1-й дивизии БФ, с 1834 г. служил в Ревеле (ныне Таллин, Эстония) воен. губернатором, а с 1838 г. – глав. командиром Ревельского порта. Именем Гейдена названы атолл в архипелаге Маршалловы острова (Тихий океан), гора на полуострове Камчатка (Берингово море), бухта в Бристольском заливе (Берингово море), бухта в Таймырском заливе (Карское море).

ГЕНРИХ МОРЕПЛАВАТЕЛЬ, Дон Энрикес (1394-1460) – португальский принц, учёный, организатор морских экспедиций к островам в Центральной Атлантике и к берегам Африки. За свою организаторскую деятельность получил прозвище «Мореплаватель», хотя сам не плавал. Будучи главой ордена Христа, использовал его средства для создания в Сагрише (Португалия) обсерватории и мореходной школы, крупнейшей морской библиотеки. Вёл астрономические наблюдения, составлял карты, разрабатывал маршруты путешествий. Его

целью было найти новые пути для португальской торговли. Способствовал развитию кораблестроения, особенно каравелл. Организованные им экспедиции, возглавляемые *П.А. Кабралом*, А. Кадамосто и др., открыли Азорские острова (1432-1435), реки Сенегал и Гамбию, острова Бижагош (1434-1457) и Зелёного Мыса (1456).

Был инициатором и сторонником вывоза невольников из Африки в Португалию. Экспедиции, возглавляемые капитанами *Б. Диашем*, Н. Триштаном, А. Фернандишем и др., в 1434-1460 гг. обследовали и нанесли на карту свыше 3500 км зап. побережья Африки. Экспедиции Генриха Мореплавателя положили начало португальской колонизации ряда районов Африки. Его деятельность дала мощный импульс для исследования Мирового океана.

ГЕРСЕВАНОВ Михаил Николаевич (1830-1907) – российский инженер-строитель и учёный в области морской гидротехники. Окончил Офицерские классы Главного военно-инженерного училища в Петербурге (1851). В 1856-1857 гг. командирован в ряд европейских стран для изучения портовых сооружений. Преподавал в своём училище и Военно-инженерной академии. Его труд «Лекции о морских сооружениях» (1861-1862) стал первым российским фундаментальным трудом по морскому строительному искусству. С 1862 г. консультировал строительные работы в портах Балтики и на Чёрном море. С 1883 г. директор Петербургского инст. путей сообщения. В 1885-1895 гг. вице-председатель Комиссии по устройству коммерческих портов при Министерстве путей сообщений. Один из организаторов Российского технического общества, в 1885-1892 гг. его вице-председатель. Автор многочисленных работ по гидротехнике.

ГИЛБЕРТ Хамфри (1539-1583) – английский мореплаватель, пионер колонизации Америки. Окончил колледжи в Итоне и Оксфорде. В 1566 г. в звании капитана участвовал в завоевании Ирландии. В 1570 г. за военные подвиги возведён в рыцари. В 1572 г. принял участие в войне Англии и Голландии против Испании. В 1573-1578 гг. подготовил несколько проектов открытия Сев.-Зап. прохода и колонизации Сев. Америки. Первая экспедиция Гилберта для поисков прохода и колонизации открытых земель состоялась в 1578-1579 гг., но не имела успеха из-за тяжёлой ледовой обстановки. Вторая его экспедиция отправилась на 5-ти судах из Плимута в 1583 г. Он достиг мыса Святого Джона (Сев. Ньюфаундленд), откуда вёл дальнейшее обследование Арктики. Сделал попытку создать в Сев. Америке первую английскую колонию. Направившись на 3-х судах к югу с целью исследования и изучения пригодных для поселения мест,

он потерял во время шторма самое крупное судно и решил возвратиться в Англию. У Азорских островов его фрегат «Сквирел» во время шторма перевернулся и затонул вместе с экипажем (1583).

ГИРГОЛАВ Семён Семёнович (1881-1957) – российский советский военный хирург, генерал-лейтенант медицинской службы (1943), академик АМН СССР (1944). Окончил Петербургскую военно-медицинскую академию (1904). С 1919 г. начальник кафедры Военно-медицинской академии. С 1942 г. заместитель глав. хирурга Сов. Армии. После Великой Отечественной войны вновь начальник кафедры, а с 1953 г. профессор-консультант Военно-медицинской академии. Основные труды по общей и военно-полевой хирургии, проблемам ран и ожогов. Гос. премия СССР (1943).

ГЛУШКО Валентин Петрович (1908-1989) – советский ученый и конструктор в области физико-технических проблем энергетики, основоположник советского жидкостного ракетного двигателестроения, один из пионеров ракетной техники, академик АН СССР (1958), дважды Герой Соц. Труда (1956,1961). Украинец. Окончил Ленинградский университет (1929). Работал в АН СССР, одновременно преподавал в Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского (1933-1935) и Московском высшем техн. училище (1947-1953). Конструктор первого в мире электротермического ракетного двигателя (1929-1933) и первых советских жидкостных реактивных двигателей (1930-1931). В 1930-1931 гг. предложил новые компоненты горючего для жидкостных реактивных двигателей. В конце 30-х – начале 40-х гг. репрессирован. Во время Великой Отечественной войны отбывал заключение в режимных ОКБ, занимаясь жидкостными ракетными ускорителями для боевых самолётов. После войны под руководством Глушко созданы жидкостные реактивные двигатели, установленные на многих советских космических ракетах. Ленинская премия (1957), Гос. премия СССР (1967, 1984). Написал книгу «Путь в ракетной технике» (1977).

ГОДДАРД Роберт (1882-1945) – американский учёный, один из пионеров ракетной техники. В 1926 г. произвёл первый в мире запуск ракеты с жидкостным ракетным двигателем. В 1942-1945 гг. директор Исследовательского авиационного бюро. Труды по теории космонавтики и жидкостным ракетам. Автор многих изобретений в различных областях ракетной техники.

ГОЛЕНИЩЕВ-КУТУЗОВ Иван Логинович (1729-1802) – российский военно-морской деятель, писатель, адмирал (1782). Окончив Морской корпус, служил на БФ. С 1764 г. до конца

жизни был главным директором Морского корпуса. Одновременно исполнял обязанности генерал-интенданта флота (1764-1772), генерал-казначея флота (1772-1792), командующего гребным флотом (1792-1797), с 1797 г. вице-президента, а с 1798 г. президента Адмиралтейств-коллегии. Ввёл в учебный процесс Морского корпуса новые учебные дисциплины, новые учебники и пособия, научно-обосновал программы, создал науч. библиотеку и обсерваторию. Перевёл с французского на русский язык и ввёл как учебник для Морского корпуса первое в Европе сочинение по морской тактике *П. Госта*, издал список всех российских морских чинов со времени *Петра I*.

ГОЛЕНИЩЕВ-КУТУЗОВ Логин Иванович (1769-1845) – российский учёный, гидрограф и картограф, исследователь Белого моря, генерал-лейтенант (1801). Во флоте служил с 1788 г., участвовал в Гогландском, Фридрихсгамском, Роченсальском и Выборгском морских сражениях в период российско-шведской войны 1788-1790 гг. В 1798-1801 гг. был начальником экспедиции по описи Белого моря. Под его руководством составлены и изданы атласы Средиземного моря, от Балтийского моря до берегов Англии и от Белого моря до берегов Англии. В 1827 г. издал полный атлас Белого моря. С 1827 г. был председателем Морского учёного комитета.

ГОЛИЦЫН Михаил Михайлович (1681-1764) — российский генерал-адмирал (1756). В 1708-1717 гг. обучался морскому делу в Голландии. С 1717 г. участвовал в Северной войне 1700-1721 гг., командуя отрядом гребного флота, одержал победу над шведами в Гренгамском морском сражении 1720 г. С 1726 г. советник Адмиралтейств-коллегии. В 1737-1740 гг. ведал строительством флота на Дону (в Таврове), затем губернатор в Астрахани, посол в Персии. В 1749-1756 гг. главнокомандующий российским флотом, затем президент Адмиралтейств-коллегии (до 1761 г.). Умер в опале.

ГОЛОВАТЫЙ Антон Андреевич (1744-1797) – украинский и российский военный деятель, бригадир (1796). Украинец. Учился в Киевской академии, откуда ушёл в Запорожскую Сечь, где был войсковым писарем (начальником штаба) Запорожского войска. В 1787 г. по поручению царского правительства вместе с запорожским старшиной С. Белым формировал Войско верных казаков, переименованное в 1788 г. в Черноморское казацкое войско. Был в нём войсковым судьёй. Во время российско-турецкой войны 1787-1791 гг. командовал флотилией и пехотой Черноморского казацкого войска. В 1788 г., командуя гребной флотилией, взял турецкую крепость на острове Березань (Чёрное море). Отличился при штурме крепости Измаил, за что получил

чин полковника. В 1792 г. вместе с кошевым атаманом З. Чепегой возглавил переселение черноморских казаков на Кубань. В персидском походе 1796-1797 гг. командовал двумя полками казаков, десантными войсками (морской пехотой) и Каспийской флотилией. За отличия произведён в чин бригадира. Десантные войска дислоцировались на острове Сара с тяжёлым болотным климатом, не выдержав его, Головатый заболел горячкой и умер. Писал стихи и песни, которые пели казаки в походах.

ГОЛОВИН Иван Михайлович (1680-1737) – российский кораблестроитель. Судостроительному искусству обучался в Голландии и Венеции. Один из организаторов кораблестроения в Петровскую эпоху. В 1717 г. назначен обер-сарваером (старшим инспектором) российского флота, в обязанности которого входило наблюдение за строительством кораблей и состоянием верфей и судов действующего флота. С 1720 г. руководил якорными заводами в России. В 1725 г. назначен генерал-кригс-комиссаром, т.е. высшим военным чиновником (приравнивался чину вице-адмирала), отвечавшим за финансовое и материальное обеспечение военного флота. В 1732 г. возглавил галерный флот.

ГОЛОВИН Николай Фёдорович (1695-1745) – российский военно-морской деятель, адмирал. Изучал морское дело в Англии и Голландии. В 1712 г., находясь за границей, помогал кораблестроителю *Ф.С. Салтыкову* в покупке кораблей для российского флота. Участвовал в Северной войне со шведами (1700-1721) за выход России к Балтийскому морю. В 1732 г. назначен генерал-инспектором флота. С 1733 г. президент Адмиралтейств-коллегии. В 1743 г. стал командующим БФ.

ГОЛОВИН Фёдор Алексеевич (1650-1706) – российский военно-морской и государственный деятель, граф, генерал-адмирал (1699), генерал-фельдмаршал (1700). К военно-морскому делу привлечён в 1696 г. во время 2-го Азовского похода *Петра I*. С 1697 г., являясь послом в Голландии, принимал деятельное участие в найме иностранных матросов и офицеров и закупках для нужд флота. Участник Великого посольства 1697-1698 гг. С 1699 г. возглавлял Военно-морской приказ, с 1700 г. управлял Посольским и Ямским приказами, Оружейной, Золотой и Серебряной палатами. С 1701 г. заведовал первым в России морским учебным заведением – Навигацкой школой в Москве. Оказал большое влияние на внешнюю политику России в первые годы Северной войны 1701-1721 гг.

ГОЛОВКО Арсений Григорьевич (1906-1962) – советский военно-морской деятель, адмирал (1944). Русский. Службу на флоте начал в 1925 г. Окончил Высшее военно-морское училище (1928), Курсы усовершенствования командного состава (1931),

Военно-морскую академию (1938). С 1928 г. проходил службу на кораблях ЧФ, БФ и Каспийской флотилии. С 1932 г. флагманский минёр, начальник штаба бригады торпедных катеров ТОФ. В 1937-1938 гг. участвовал в национально-революционной войне испанского народа. С 1938 г. командир дивизиона эсминцев, начальник штаба СФ, командующий Каспийской и Амурской военными флотилиями. В 1940-1946 гг. командующий СФ. В 34-е года стал самым молодым командующим флотом. Под его руководством СФ в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. сыграл важную роль в обороне побережья Баренцева моря, наносил удары по морским сообщениям противника, охранял караваны союзных транспортов, доставлявших из Англии в Мурманск военные грузы. С 1946 г. зам. начальника, с 1947 г. начальник Глав. штаба и зам. главкома ВМФ, в 1950-1952 гг. начальник Морского генштаба и 1-й зам. военно-морского министра, в 1952-1956 гг. командующий 4-м флотом и БФ. С 1956 г. 1-й зам. главкома ВМФ.

ГОЛОВНИН Василий Михайлович (1776-1831) – российский мореплаватель, писатель, член-корр. Петербургской АН (1818), вице-адмирал (1830). Окончил Морской корпус (1792). В 1795-1806 гг. служил на кораблях российского и английского флотов, участвовал в морских сражениях. В 1806-1807 гг. составил свод морских сигналов для российского флота. В 1807-1809 гг., командуя шлюпом «Диана», совершил кругосветное плавание из Кронштадта на Камчатку для изучения Тихого океана. Описал Курильские острова. При описи острова Кунашир был захвачен японцами и в 1811-1813 гг. находился у них в плену. В 1817-1819 гг. совершил кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка» с заходом на Камчатку и в Русскую Америку. В 1821 г. назначен помощником директора Морского корпуса. Его учениками были *Ф.П. Литке*, *Ф.П. Врангель* и др. известные российские моряки. С 1823 г. генерал-интендант флота, возглавлял кораблестроительный и артиллерийский департаменты. Под его руководством было построено свыше 200 военных судов, в т.ч. 10 первых в России пароходов. Головнин автор сочинений о своих плаваниях, трудов по тактике военных флотов и об искусстве описания приморских берегов и моря. Сделал перевод (1822) с английского книги Дункена в 3-х частях «Описание примечательных кораблекрушений» и дополнил её 4-й частью о кораблекрушениях в российском флоте. В честь Головнина названы пролив (Курильские острова, Охотское море), бухта, вулкан, река и селение на острове Кунашир (Курильские острова, Охотское море), бухта, лагуна и селение на Аляске (Берингово море), подводная гора (Тихий океан), гора на Новой

Земле (Баренцево море).

ГОНЧАРОВ Иван Александрович (1812-1891) – российский писатель, путешественник. В 1852-1855 гг. совершил плавание в Японию на военном фрегате «Паллада» в качестве секретаря главы российской дипломатической миссии вице-адмирала *Е.В. Путятина*. Во время плавания Гончаров посетил Англию, Мадейру, острова Зелёного Мыса, мыс Доброй Надежды, Индонезию, Малайзию, Гонконг, Нагасаки (Япония), Шанхай (Китай), Корею, Филиппины. Участвовал в открытии и описании заливов Ольги, Посьета, островов Римского-Корсакова и др., а также в дипломатических переговорах и подписании российско-японского договора в Симоде в 1855 г. Путевые заметки Гончарова составили цикл очерков под общим названием «Фрегат «Паллада» (1858). Гончаров подробно описал особенности быта моряков во время длительных морских плаваний, показал жизнь многих зарубежных портов, изобразил природу, психологию, быт и нравы народов ряда стран Азии. С 1856 г. работал цензором. Был глав. редактором газеты «Северная почта». В произведениях Гончарова отражены стороны жизни российского общества 40-60-х годов 19-го столетия. Его именем названы гора и мыс на острове Сахалин (Японское море).

ГОНЧАРОВ Леонид Георгиевич (1885-1948) – российский и сов. учёный в области морского оружия, вице-адмирал (1940). Окончил Морской кадетский корпус (1903), Офицерский артиллерийский класс (1909), Морскую академию (1912). До 1909 г. служил на кораблях БФ, участвовал в российско-японской войне 1904-1905 гг. С 1912 г. преподавал в Офицерском артиллерийском классе, а с 1913 г. и в Морской академии. В 1914-1917 гг. был старшим офицером учебного корабля, командиром эсминца. С февраля 1917 г. служил в Морском генштабе. С 1918 г. преподавал в Военно-морской академии. После Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. преподавал в Военно-морской академии кораблестроения и вооружения. Автор трудов по военно-морской истории, использованию артиллерийского и минно-торпедного оружия. Изобретатель торпедных аппаратов для эсминцев типа «Новик». Гос премия СССР (1942).

ГОРДОН Ричард (1929 - неизв.) – космонавт США, капитан 1-го ранга. Совершил полёты на «Джемини-11» (сент. 1966) и вокруг Луны на «Аполлоне-12» (ноябрь 1969).

ГОРШКОВ Сергей Георгиевич (1910-1988) – советский военно-морской и государственный деятель, дважды Герой Сов. Союза (1965, 1982), Адмирал Флота Сов. Союза (1967). Русский. Служил в военно-морском флоте с 1927 г. Окончил Военно-

морское училище им. М.В. Фрунзе (1931), Специальные курсы командного состава ВМФ (1937), Курсы усовершенствования высшего начсостава при Военно-морской академии (1941).

С 1931 г. служил на кораблях ЧФ, с 1932 г. командир сторожевого корабля, эсминца, бригады эсминцев ТОФ, с 1939 г. бригады эсминцев ЧФ. В Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. командующий Азовской и Дунайской военными флотилиями. В 1948-1955 гг. начальник штаба и командующий ЧФ. В 1956-1985 гг. главнокомандующий ВМФ – заместитель министра обороны СССР. Деятельность Горшкова на этой должности связана с созданием советского океанского ракетно-атомного флота. Гос премия СССР (1980).

ГОСТ Поль (1652-1700) – французский военно-морской теоретик. В 1697 г. издал во Франции классическое исследование по морской тактике парусного флота «Искусство военных флотов или сочинение о морских эволюциях…». В книге дан анализ случаев боевых столкновений на море и сформулированы правила ведения морского боя, основанного на линейной тактике. П.Гост как теоретик линейной тактики парусного флота получил широкое признание в различных странах. В России перевод этой книги выполнил в 1764 г. директор Морского корпуса адмирал *И.Л. Голенищев-Кутузов*.

ГРАСС Франсуа Жозеф Поль де (1722-1788) – французский флотоводец, вице-адмирал. С 1734 г. служил на галерах ордена Иоаннитов (Мальта), участвовал в походах против пиратов. С 1740 г. во французском флоте. Известен боевыми действиями в 1781-1782 гг. против англичан в Вест-Индии и у берегов Америки во время войны 13-ти английских колоний за независимость в Северной Америке (1775-1783). За активные действия получил от англичан прозвище «неукротимого француза».

ГРЕЙ Джордж (1812-1898) – английский мореплаватель, исследователь Австралии и Новой Зеландии, государственный деятель. В 1836 г. Королевское географическое общество Великобритании поручило Грею исследовать сев.-зап. и зап. побережья Австралии. Экспедиция Грея описала ряд заливов, нанесла на карты множество бухт, мысов, гор, открыла реку Гаскойн и устье реки Мерчисон. В районе залива Гелвинк корабли экспедиции потерпели крушение, и её участники прошли берегом до города Перт. В 1839 г. назначен губернатором города Олбани, а в 1841 г. губернатором Южной Австралии. В 1845 г. послан в Новую Зеландию для прекращения междоусобной войны поселенцев. Находясь там, исследовал страну, материалы географического и этнографического характера опубликовал в 1855 г. С 1849 г. служил в Южной Африке. В 1861 г. назначен

губернатором Новой Зеландии, а в 1877 г. избран премьер-министром государства. В 1894 г. вернулся в Англию.

ГРЕЙ Роберт (1755-1806) – американский мореплаватель, исследователь Тихоокеанского побережья Северной Америки. В июле 1776 г. 13 английских колоний, обретя независимость от Великобритании, объединились в Соединённые Штаты Америки. С первых лет своего существования молодое государство стало осваивать новые территории. В 1787-1790 гг. капитан Грей на корабле «Колумбия» совершил кругосветное плавание из Бостона через Тихий, Индийский и Атлантический океаны. Это было первое кругосветное плавание под флагом США. В 1790-1792 гг. Грей, обследуя на корабле «Колумбия» западное побережье Северной Америки, летом 1792 г. обнаружил устье большой реки, которую назвал в честь своего корабля Колумбией и водрузил в её устье флаг США. Это была формальная заявка США на территорию Тихоокеанского побережья, которая в 1859 г. была официально присоединена к США в качестве 33-го штата под названием Орегон.

ГРЕЙГ Алексей Самуилович (1775-1845) – российский мореплаватель, флотоводец, участник многих морских сражений, военно-морской и государственный деятель, учёный и инженер, почётный член Петербургской АН (1822), адмирал (1828). Шотландец. Сын российского адмирала *С.К. Грейга*. Не окончив никаких учебных заведений, он прославился не только как моряк, но благодаря удивительным способностям к самообразованию, глубокому и проницательному уму, высокой личной дисциплине достиг обширных разносторонних знаний. Его интересы охватывали мореплавание, кораблестроение, артиллерию, математику, механику, физику, астрономию, медицину, юриспруденцию, литературу, экономику и химию. Он увлекался также музыкой, рисованием, педагогикой, ботаникой и историей. Морское дело начал изучать с 10 лет. В 1785-1796 гг. с перерывами служил волонтёром в английском флоте. С 1798 г. командовал кораблём «Ретвизан», в 1798-1800 гг. участвовал в войне России против Франции. В российско-турецкую войну 1806-1812 гг. командовал отрядом кораблей в Афонском и Дарданелльском морских сражениях (1807). В 1813 г. командует эскадрой при осаде и взятии Данцига (ныне Гданьск, Польша). В 1816-1833 гг. глав. командир ЧФ и военный губернатор Николаева и Севастополя. В российско-турецкую войну 1828-1829 гг. командует осадой и штурмом турецких крепостей Анапа и Варна, берёт штурмом крепости Мессемврия, Ахиоло, Инада и Мидия. Будучи глав. командиром ЧФ и военным губернатором Николаева и Севастополя, реконструировал Николаевское

адмиралтейство, усовершенствовал систему дневной и ночной сигнализации, изобрёл сигнальный фонарь, по своему проекту построил канонерские лодки с мощной артиллерией, построил паровое землечерпательное судно и с его помощью углубил Ингульский и Очаковский фарватеры, открыл в Николаеве ссудный банк, а в Севастополе морскую библиотеку, построил в Николаеве первый в России военный пароход (1825), положил начало гидрографическим работам на Чёрном море и выпуску карт Чёрного и Азовского морей, изобрёл новый оптический телеграф и проложил первые телеграфные линии между портами Чёрного моря, открыл в Николаеве обсерваторию, издал научную работу по математическому проектированию судов. В 1833 г. Грейга назначают членом Гос. совета. В 1834-1839 гг. он возглавлял Комитет по строительству Пулковской обсерватории. В 1840 г. его избрали вице-президентом Вольного экономического общества. Его именем названы мыс в Бристольском заливе (Берингово море) и остров в архипелаге Россиян (Тихий океан).

ГРЕЙГ Самуил Карлович (1735-1788) – российский флотоводец, учёный, член Лондонского королевского общества (1782), почётный член Петербургской АН (1783), адмирал (1782). По происхождению шотландец. Отец адмирала *А.С. Грейга*. С 1750 г. служил волонтёром, затем офицером в английском флоте. В 1763 г. перешёл на российскую службу с чином капитана 1-го ранга, служил на БФ, командуя кораблями. Во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. командовал отрядом кораблей эскадры адмирала *Г.А. Спиридова* в Средиземном море. Участвовал в Хиосском и Чесменском морских сражениях 1770 г. С 1775 г. глав. командир Кронштадтского порта. На этой должности активно укреплял флот: предложил различные усовершенствования на кораблях; разработал проект 66-пушечного корабля, по которому построили 9 кораблей; разработал положение о штурманских училищах и возглавил штурманское училище в Кронштадте; руководил строительством Александровского пушечного завода для производства корабельных короткоствольных пушек карронад, стреляющих ядрами и бомбами; основал в Кронштадте Морское собрание и др. В российско-шведскую войну 1788-1790 гг., командуя БФ, одержал победу в Гогландском морском сражении 1788 г. и блокировал шведский флот в Свеаборге. Умер на корабле «Ростислав» и похоронен в Ревеле (ныне Таллине, Эстония). Его именем названы бухта в Анадырском заливе (Берингово море) и мыс на острове Хонсю (Японское море).

ГРЕН Иван Иванович (1898-1960) – российский советский военачальник, вице-адмирал (1942). В российском флоте с 1914

г., в советском ВМФ с 1918 г. Окончил школу юнг в Кронштадте (1915), учебно-артиллерийский отряд БФ (1917), училище командного состава флота (1922), специальные курсы усовершенствования командного состава (1924). Служил комендором на эсминце «Азард». С 1922 г. артиллерист эсминца, затем дивизиона эсминцев. С 1924 г. флагман. артиллерист Морских сил Балтийского моря и одновременно преподаватель Военно-морского училища. С 1930 г. командир и комиссар Крымского укреплённого района Морских сил Чёрного моря, начальник НИИ. В Великую Отечественную войну начальник артиллерии морской обороны Ленинграда, глав. артиллерист ВМФ. С апреля 1945 г. начальник боевой подготовки ВМФ. В 1946-1958 гг. начальник академических курсов офицерского состава при Военно-морской академии. Автор работ по морской артиллерии.

ГРИГОРОВИЧ Дмитрий Павлович (1883-1938) – российский и сов. авиаконструктор, профессор. По происхождению украинец. Окончил Киевский политехнический институт (1909). Разработал методику статических испытаний самолётов (1912-1913), получившую всеобщее признание. Сконструировал строившиеся под его руководством первые в России летающие лодки М-5 и М-9 (1912-1915), применявшиеся в боях в период 1-й мировой войны на Чёрном и Балтийском морях. В 1917 г. разработал проект первого в мире морского торпедоносца. С середины 20-х годов возглавлял отдел морского опытного самолётостроения, который разработал летающую лодку М-24 (1923-1924). Совместно с Н.Н. Поликарповым разработал истребители И-2 и И-5 (1930). В 30-х годах руководил работами по созданию истребителей и штурмовиков, одновременно заведовал кафедрой конструкции самолётов в Московском авиационном институте. Многие его идеи были реализованы в позднейших конструкциях самолётов.

ГРИГОРОВИЧ Иван Константинович (1853-1930) – российский военный моряк, военачальник и государственный деятель, адмирал (1911). Участник обороны Порт-Артура во время российско-японской войны 1904-1905 гг. В марте 1911 – феврале 1917 годов морской министр. Под его руководством разработан и осуществлён ряд судостроительных программ, начато восстановление российского флота после его разгрома в российско-японской войне. С 1913 г. член Гос. совета. После 1917 г. сотрудничал в Морской исторической комиссии по изучению опыта 1-й мировой войны и в Морском архиве. С 1923 г. в эмиграции.

ГРИЛИ Адольф Вашингтон (1844-1935) – американский мореплаватель, исследователь Арктики, генерал. В 1881-1884 гг.

руководил научной экспедицией на судне «Протей» в Канадской Арктике. Достигнув станции «Форт-Конгер» на Земле Гринелла, исследователи совершили несколько санных путешествий для составления карт Земель Гранта и Гринелла. Им удалось проникнуть по направлению к Северному полюсу до 83°30,5′ с.ш. Из-за тяжёлой ледовой обстановки «Протей» не смог пробиться к ним и Грили со спутниками пошёл на юг до Земли Элсмира, где зазимовал. В 1884 г. Грили и 6 оставшихся в живых его товарищей были спасены китобойным судном «Тетис». В 1885 г. написал книгу «Три года в Арктике (1881-1884)». Его именем назван остров в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море).

ГРИН, Гриневский Александр Степанович (1880-1932) – российский писатель. Долгие годы вёл скитальческую жизнь, служил матросом. Печататься начал в 1906 г. Писал о бурях, кораблях, любви, судьбе, тайных путях души и смысле случая. В романтических повестях «Алые паруса» (1923), «Бегущая по волнам» (1928) и др. произведениях выразил веру в высокие нравственные качества человека. В 1970 г. в Феодосии открыт литературно-мемориальный музей Грина.

ГРИНВАЛЬД Михаил Николаевич (1803-1875) – российский кораблестроитель, генерал-лейтенант. Окончил Училище корабельной архитектуры, работал на верфях Петербурга. Принимал участие в постройке парусных кораблей «Полтава», «Не тронь меня» и др., а также ряда фрегатов, пароходо-фрегатов и пароходов. Неоднократно бывал в Англии и Голландии, где знакомился с кораблестроением этих стран и наблюдал за постройкой заказанных для России пароходов. С 1830 г. преподавал в Офицерских классах Морского корпуса механику и теорию кораблестроения. В 1839 г. назначен инспектором классов Учебного морского экипажа. С 1841 г. член комитета «О способах отвращения скорого гниения кораблей», с 1848 г. член Морского учёного комитета, с 1852 г. член Пароходного комитета и с 1855 г. его председатель, с 1854 г. директор Кораблестроительного департамента Морского министерства. В 1858 г. уволен в отставку.

ГРИЦЕНКО Николай Николаевич (1856-1900) – украинский и российский художник-маринист. Украинец. В 1885 г. вольный слушатель Петербургской АХ. С 1896 г. и до конца жизни первый живописец Главного морского штаба России. Произведения «Прибытие в Кронштадт президента Франции Ф. Фора» (1897), «Руины храма Дианы Таврической в селении Партенид. Крым» (1899), 9 пейзажей Севастополя (1899) и др.

ГУДЗОН, Хадсон Генри (ок. 1550-1611) – английский

мореплаватель, исследователь Арктики. В 1607-1611 гг. в поисках Северо-Западного и Северо-Восточного проходов из Атлантического океана в Тихий совершил 4-е плавания в арктических морях, пытаясь найти новые пути в Китай, Японию и Индию в обход испанских и португальских владений. Первое плавание совершил в 1607 г., взяв курс прямо на Северный полюс. В июне судно достигло вост. берега Гренландии, но из-за неблагоприятной ледовой обстановки изменил курс и обогнув с севера Шпицберген достиг 80°23′ с.ш., не дойдя до полюса 600 миль. Найти Северо-Восточный проход ему не удалось и он вернулся в Англию. В апреле 1608 г. предпринял вторую попытку пройти на восток через Баренцево море. Подойдя к юго-зап. берегу Новой Земли, Гудзон не смог обогнуть её с севера и пройти в Карское море. В августе он вернулся в Лондон, не обнаружив Северо-Восточного прохода. В 1609 г. Гудзон совершил третью попытку. Ему удалось достичь в Баренцевом море 72° с.ш., но опять лёд остановил продвижение вперёд и он решил продолжить поиски южнее. Двигаясь на юго-запад, он пересёк Северную Атлантику, пытаясь найти Северо-Западный проход. В ходе этой экспедиции обследовал часть побережья Северной Америки, Ньюфаундленд, реку Кеннибек, а также течение большой реки, позже получившей его имя, и пришёл к выводу, что Северо-Западного прохода через реки нет. В 1610 г., пытаясь найти Северо-Западный проход, совершил на судне «Дискавери» свою 4-ю экспедицию, окончившуюся для него трагически. Направившись на запад, он достиг Лабрадора и через пролив, названный его именем, между Лабрадором и Баффиновой Землей (назван его именем), вошёл в обширный залив, также названный его именем. Здесь Гудзон зазимовал. В июне 1611 г. большая часть команды, не желая продолжать плавание, взбунтовалась. Гудзона с сыном и 7-ю моряками посадили в шлюпку и бросили на произвол судьбы. Они пропали без вести. Взбунтовавшийся корабль привёл в Англию осенью 1611 г. единственный оставшийся на «Дискавери» офицер Роберт Байлот.

ГУЛД Бенджамин Апторп (1824-1896) – американский астроном, иностранный член-корр. Петербургской АН (1875). Окончил Гарвардский университет (1844). В 1855-1859 гг. директор обсерватории в Олбани, в 1870-1885 гг. директор созданной им Национальной обсерватории в Кордове (Аргентина). Основные труды по астрономии и звёздной астрономии. Составил ряд звёздных каталогов (1884-1885) и атлас звёзд южного неба (1879).

ГУЛЯЕВ Эраст Евгеньевич (1846-1919) – российский кораблестроитель, генерал-лейтенант (1908). Окончил

Инженерное училище Морского ведомства в Петербурге (1867) и Королевскую школу корабельной архитектуры и пароходной механики в Англии (1872). В 1880 г. назначен членом Кораблестроительного отделения Морского технического комитета. Участвовал в строительстве броненосных кораблей, разрабатывал систему противоминной защиты кораблей, создал опытовый бассейн для определения сопротивления воды на моделях судов и др. Автор многих науч. трудов.

Д

ДАВЫДОВ Борис Владимирович (1883-1925) – российский и сов. гидрограф, исследователь морей Северо-Восточной Азии. Окончил Морской кадетский корпус (1901). Служил офицером на кораблях и судах российского флота. В 1901-1904 гг. находился в заграничном плавании на военном транспорте «Амур». В 1910-1913 гг. командир гидрографического судна «Таймыр», входившего в состав гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. В 1913-1919 гг. начальник гидрографической экспедиции Тихого океана. С 1920 г. начальник Управления безопасности кораблевождения Дальнего Востока. В 1920-1923 гг. издал труд «Лоция побережий РСФСР, Охотского моря и восточного берега полуострова Камчатка». В 1924 г. начальник экспедиции на канонерской лодке «Красный Октябрь», в ходе которой поднял Гос. флаг СССР на острове Врангеля, подтвердив права Советского гос. на этот остров. Его именем названы мыс в Татарском проливе (Японское море), мыс на Земле Виктории (Антарктида), подводная гора (Курильские острова, Тихий океан) и др. географические объекты.

ДАЛЕН Нильс Густав (1869-1937) – шведский инженер. Изобрёл устройство для автоматического зажигания с наступлением темноты и гашения с наступлением рассвета ацетиленового пламени в источниках света маяков и буёв. Нобелевская премия (1912).

ДАЛЬ Владимир Иванович (1801-1872) – российский военный моряк, врач, лексикограф, писатель, этнограф, член-корр. Петербургской АН (1838), её почетный академик (1863). Отец Даля датчанин, мать немка. Окончил Морской корпус (1819) и Дерптский (Тартуский) университет (1829). Служил на Черноморском, а потом на Балтийском флоте. Отслужив пять лет на флоте, окончил медицинский факультет и стал военным врачом. Участвовал в войнах, был чиновником особых поручений при оренбургском губернаторе, чиновником в Петербурге и Нижнем Новгороде. В 1859 г. вышел в отставку и поселился в Москве. В Москве окончил основной труд своей жизни «Толковый словарь живого великорусского языка» (4-е тома, 1863-1866), который содержит 200 тыс. слов. В 1861-1862 гг. издал «Пословицы русского народа». Свои повести, рассказы, очерки, сказки публиковал под псевдонимом Казак Луганский. В 1986 г. в Луганске в доме, в котором он родился, открыт музей его имени, а рядом стоит памятник, на котором изображён В.И. Даль,

держащий в руках свой Словарь.

ДАМПИР Уильям (1652-1715) – английский мореплаватель, учёный, купец, пират, член Британской АН. Совершил три кругосветных плавания. В Тихом океане, к сев.-вост. от Новой Гвинеи, открыл остров Новая Британия и много мелких островов. Несколько лет провёл в Вест-Индии, занимаясь океанографическими наблюдениями. В 1688 г. достиг сев.-зап. берега Австралии, где открыл группу островов, названых его именем, оттуда направился к Индонезии. Составил описание и карты южных районов Тихого океана. В ходе своих плаваний вел метеорологические, этнографические, ботанические, зоологические и орнитологические исследования, собрал замечательный гербарий. За вклад в науку Британская АН избрала его своим членом. Научные исследования Дампир сочетал с грабежами торговых кораблей и испанских поселений на Тихоокеанском побережье Америки. О своих путешествиях написал ряд книг. В 1697 г. опубликовал первый том своего труда «Плавание вокруг света», два года спустя вышел второй том, одна из частей которого называлась «Рассуждение о пассатах, бризах, штормах, временах года, приливах и течениях жаркого пояса всего света». Книга имела небывалый успех, неоднократно переиздавалась и была переведена на голландский, французский и немецкий языки. Возвратившись из пиратской экспедиции в Тихий океан, Дампир в 1707 г. выпустил в свет книгу «Путешествие в Новую Голландию», в которой обстоятельно и точно описал птиц Новой Голландии, тем самым положив начало орнитологическим исследованиям в этой части света. Дампир первый доставил в Европу образцы австралийской флоры, с них начались исследования растительного мира пятого континента. Именем Дампира названы несколько полуостровов на сев.-зап. Австралии, островов и проливов в юго-зап. части Тихого океана и в Малайском архипелаге.

Д'АНТРКАСТО Жозеф Антуан де Брюни (1739-1793) – французский мореплаватель, гидрограф, исследователь Океании, адмирал. Служил на флоте с 15 лет. В 1769 г. участвовал в покорении Корсики. В 1778 г. во время войны между Францией и Англией командовал фрегатом. С 1783 г. командовал эскадрой, которая совершила переход из Индии в Китай, пройдя новым путём через Зондский архипелаг, обойдя Марианские и Филиппинские острова. В 1791 г. назначен начальником экспедиции, отправленной на кораблях «Решерш» («Поиск») и «Эсперанс» («Надежда») на поиски экспедиции французского мореплавателя *Ж.Ф. Лаперуза*, пропавшего без вести в 1788 г. в районе Соломоновых островов (Тихий океан). Следов экспедиции

он не обнаружил, хотя был на островах Санта-Крус в группе Соломоновых островов и видел остров Ваниколо, у которого погиб Ж.Ф. Лаперуз. Д'Антркасто в течение двух лет обследовал районы у южных, восточных и западных берегов Австралии и район юго-западной части Тихого океана (Океания). Открыл много новых островов, описал и нанёс на карту острова Соломоновы, Луизиады, Санта-Крус и др. Умер от цинги 20 июля 1793 г. на острове Вайгео у сев.-зап. выступа Новой Гвинеи. Его именем названы многие географические объекты в Океании.

ДАРВИН Чарлз Роберт (1809-1882) – английский естествоиспытатель, иностранный член-корр. Петербургской АН (1867). Окончил Кембриджский университет (1831). В 1831-1836 гг. совершил в качестве натуралиста кругосветное плавание на бриге «Бигл» под командованием *Р. Фицроя*. Во время плавания сделал множество открытий по зоологии, ботанике, геологии, палеонтологии, антропологии и этнографии. Разработал теорию происхождения коралловых островов, обобщив в труде «Строение и распределение коралловых рифов» наблюдения, сделанные им и капитаном Р. Фицроем. В 1839 г. опубликовал свои путевые заметки «Путешествие натуралиста вокруг света на корабле «Бигл», содержащие богатый научный материал. Главы, посвящённые Океании и Австралии, вошли в золотой фонд научной литературы. В своём основном труде «Происхождение видов путем естественного отбора» (1859) обосновал теорию эволюции органического мира (дарвинизм). В книге «Происхождение человека и половой отбор» (1871) выдвинул гипотезу происхождения человека от обезьяноподобного предка. Именем Дарвина названы город и порт в Австралии и др. географические объекты.

ДАРЛАН Жан Луи (1881-1942) – французский военно-морской деятель, адмирал флота (1939). Участвовал в 1-й мировой войне, был командиром артиллерийской батареи. С 1929 г. офицер Морского генштаба, с 1934 г. командовал Атлантической эскадрой, с 1936 г. начальник Морского генштаба, с 1939 г. главнокомандующий ВМС Франции. После поражения Франции в войне с Германией в 1941-1942 гг. был министром правительства Виши. С апреля 1942 г. главнокомандующий вооружёнными силами Виши. После высадки союзных войск антигитлеровской коалиции в Северной Африке (ноябрь 1942 г.) вступил в соглашение с ними и приказал французским войскам прекратить сопротивление, а затем выступил на стороне антигитлеровской коалиции. Был убит французским националистом.

ДЕЖНЁВ Семён Иванович (ок. 1605-1673) – российский

землепроходец и мореход, исследователь Северной и Восточной Сибири. В 1648 г. совместно с Ф. Поповым (Алексеевым) совершил плавание на кочах от устья реки Колымы в Берингово море, обогнув Чукотский полуостров и открыв пролив между Азией и Северной Америкой (ныне Берингов пролив). В 1649 г. обследовал Анадырский залив (Берингово море) и основал первое на Чукотке российское поселение – Анадырский острог. В 1665 г. получил чин казачьего атамана. Именем Дежнёва названы мыс, являющийся сев.-вост. оконечностью Евразии, остров в море Лаптевых, острова в архипелаге Норденшельда (Карское море) и др. географические объекты.

ДЕЙВИС Джон (ок. 1550-1605) – английский мореплаватель, учёный-навигатор, исследователь Арктики. В 1585-1587 гг. совершил три плавания в поисках Северо-Западного прохода из Атлантического океана в Тихий. Обследовал восточное и западное побережья Гренландии, открыл пролив между Гренландией и Баффиновой Землёй, названный его именем, и залив Камберленд на Баффиновой Земле, море Баффина и дошёл до 73° с.ш. Он проник на север дальше всех предыдущих исследователей и указал, где должен находиться Северо-Западный проход, хотя сам его не обнаружил. В 1591-1593 гг. командовал кораблём в экспедиции капера *Т. Кавендиша*, которая, пройдя через Магелланов пролив, открыла Фолклендские (Мальвинские) острова.

Дейвис написал ряд книг о своих путешествиях. В 1590 г. изобрёл прибор для определения высоты солнца над морем, в 1594 г. опубликовал труд в 2-х томах о практической навигации «Секреты моряка», а в 1595 г. – теоретическую работу «Гидрографическое описание мира». Он участвовал в пересмотре карты мира и работе над новым глобусом, которую проводило английское адмиралтейство. В 1596-1604 гг. Дейвис неоднократно участвовал в качестве штурмана в различных экспедициях в Атлантическом и Индийском океанах. В декабре 1605 г. вблизи острова Суматра был убит пиратами. Именем Дейвиса названы также море в Антарктике и австралийская научная станция в Антарктиде.

ДЕ-КОЛОНГ Иван Петрович (1839-1901) – российский учёный в области навигации и гидрографии, один из основоположников теории девиации магнитного компаса, член-корр. Петербургской АН (1896), генерал-майор (1893). Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1859) и Морскую академию (1870). С 1860 г. служил на кораблях БФ. С 1864 г. помощник начальника Кронштадтской компасной обсерватории, с 1870 г. преподавал в Морской академии, с 1878 г. начальник Кронштадтской

компасной обсерватории. С 1898 г. помощник начальника Глав. гидрографического управления. В 1875 г. сконструировал, а затем усовершенствовал дефлектор для измерения и устранения девиации магнитного компаса. Методы Де-Колонга были приняты во всех флотах мира. За работы по девиации ему присуждена Ломоносовская премия. Его именем названы бухта и полуостров (берег Харитона Лаптева, Карское море).

ДЕ-ЛОНГ Джордж Уошингтон (1844-1881) – американский исследователь Арктики. Окончил Морскую академию США (1865). Служил в ВМС США в чине лейтенанта и лейтенанта-коммандера. В 1879 г. возглавил экспедицию на яхте «Жаннетта», посланной на поиски шведской экспедиции *Н.А. Норденшельда*, от которой не было вестей, и для достижения Северного полюса. Получив сведения, что судно Н.А. Норденшельда «Вега» высвободилось из ледяного плена в Колючинской губе (Чукотское море) и пошло к Берингову проливу, Де-Лонг направился к Северному полюсу. Однако в сентябре 1879 г. к сев.-вост. от острова Геральд в Чукотском море его яхта была сжата льдами, с которыми дрейфовала до июня 1881 г., а затем была раздавлена ими и затонула. Во время дрейфа экспедиция открыла острова Жаннетты и Генриетты, а после гибели яхты, во время дрейфа на льдине – остров Беннетта в архипелаге Новосибирских островов. На 3-х шлюпках члены экспедиции отправились на юг, к материку. Шлюпка Де-Лонга достигла устья реки Лены, где весь её экипаж погиб от холода и голода. Остатки лагеря Де-Лонга и его дневники были обнаружены Д. Мелвиллом, командиром второй шлюпки, спасённой якутами. Дневники Де-Лонга были опубликованы его женой в 1882 г. под названием «Плавание «Жаннетты». Мелвилл опубликовал книгу «В дельте Лены» (1885). Именем Де-Лонга названа группа мелких островов (Жаннетты, Генриетты, Беннетта, Вилькицкого, Жохова) в архипелаге Новосибирских островов.

ДЁНИЦ Карл (1891-1980) – немецкий государственный и военно-политический деятель, контр-адмирал (1936), гросс-адмирал (1943). Окончил Военно-морское училище в Киле. С 1912г. служил на лёгком крейсере «Бреслау», на котором во время 1-й мировой войны участвовал в рейдах на черноморские базы российского флота. В 1918г. стал командиром подводной лодки U-25, торпедировавшей в Средиземном море пять кораблей противника. С 1919г. служил на надводных кораблях, поскольку по условиям Версальского мирного договора (июнь 1919г.) Германии запрещалось иметь подводные лодки. Возрождение германского подводного флота началось в 1935г., когда Гитлер отказался выполнять условия договора. С 1935 г. командовал

флотилией подводных лодок. В 1936-1943 гг. командующий подводным флотом, в 1943-1945 гг. главнокомандующий ВМС фашистской Германии. Апологет неограниченной подводной войны. С 1 мая 1945 г. рейхсканцлер и верховный главнокомандующий вооружёнными силами Германии. 23 мая 1945г. правительство К.Дёница было арестовано английскими оккупационными властями в Мюрвике близ Фленсбурга. На Нюрнбергском процессе приговорён Международным военным трибуналом к 10-ти годам тюремного заключения как военный преступник. По отбытии наказания в тюрьме Шпандау (Берлин) освобождён в 1956г. Вёл в ФРГ активную профашистскую пропаганду.

ДЕРИБАС, де Рибас Иосиф (Осип) Михайлович (1749-1800) – российский адмирал (1799). По национальности испанец. На российской службе с 1772 г. Отличился в российско-турецкой войне 1787-1791 гг. Командовал гребной флотилией, участвовавшей во взятии турецких крепостей на Чёрном море и Дунае. Десант с его флотилии и артиллерийский огонь его кораблей сыграли основную роль в штурме крепости Измаил (1790). В 1794-1796 гг. руководил строительством порта и города Одессы. Автор плана укрепления Кронштадта. В 1797-1800 гг. член Адмиралтейств-коллегии. В его честь главная улица Одессы названа Дерибасовской.

ДЕФО Даниель (ок. 1660-1731) – английский писатель, автор морских авантюрно-приключенческих романов, политический деятель. Герои его художественных произведений – моряки, пираты, различного рода авантюристы, любители морских приключений, деклассированные элементы общества. Наиболее известны его романы «Жизнь и пиратские приключения славного капитана Сингльтона», «Приключения и дела известного капитана Джана Гау, он же капитан Смит, главарь пиратов на борту корабля «Месть» (1720), «Мемуары капитана Карлтона» (1721) и др. Мировую известность Дефо получил благодаря роману «Робинзон Крузо» (1719). Прототипом Робинзона Крузо послужил шотландский моряк Александр Селкирк, который провёл на острове свыше 4-х лет. В романе писатель восславил труд, мужество и силу духа человека. Перу Дефо принадлежат свыше 200 произведений по вопросам текущей политики, экономики, морали, религии, истории. За памфлет «Кратчайший путь расправы с диссентерами» (1702) был приговорён к позорному столбу и тюремному заключению.

ДЕ ФРИЗ Мартин Геритсон (XVII в.) – голландский мореплаватель. В 1643-1644 гг. исследовал восточное побережье островов Хонсю и Хоккайдо (Япония).

ДЖЕВЕЦКИЙ Степан Карлович (1843-1938) – российский инженер и изобретатель, автор ряда проектов подводных лодок. По национальности поляк. В 60-70-е годы 19-го столетия сконструировал несколько типов подводных лодок. В 1879 г. по его проекту были построены четырёхместные подводные лодки, приводимые в движение мускульными усилиями ног через педальный привод, соединённый с винтом. Лодка была снабжена перископом и двумя дистанционными минами, подводимыми под днище неприятельского корабля и взрываемыми электрическим запалом. В 1880 г. разработал проект первой в мире подводной лодки с электрическим двигателем, работающим от аккумулятора, что послужило началом принципиально нового направления в подводном судостроении. В 1892 г. совместно с *А.Н. Крыловым* предложил проект торпедной подводной лодки водоизмещением 120-150 т с паровой машиной для надводного и электромотором с аккумуляторами для подводного хода, признанный лучшим на Международном конкурсе в Париже в 1898 г. В 1907 г. по проекту Джевецкого была построена подводная лодка «Почтовый» с единым бензиновым двигателем для подводного и надводного хода. С его именем связаны и др. изобретения: прибор для автоматической прокладки пути корабля на карте, система регенерации воздуха, наружные торпедные аппараты для подводных лодок. В 1892 г. разработал теорию расчёта воздушного винта. С 1892 г. жил во Франции, где занимался коммерческой деятельностью. Автор научных трудов о сопротивлении воздуха при полёте, о полёте аэропланов, об определении элементов гребных винтов и др.

ДЖЕЛЛИКО Джон Рашуорт (1859-1935) – английский адмирал флота (1919). На флоте с 1872 г. В 1884 г. окончил Морской колледж, участвовал в колониальных войнах против Египта (1882) и Китая (1900). В 1907 г. произведён в контр-адмиралы, в 1910 г. – в вице-адмиралы. С 1913 г. второй морской лорд. В 1-й мировой войне в 1914-1916 гг. командовал Гранд-Флитом (флотом метрополии), командовал флотом в Ютландском морском сражении 1916 г. В 1916-1917 гг. первый морской лорд (начальник Глав. морского штаба). С 1920 г. был губернатором Новой Зеландии. В 1925 г. вышел в отставку. Написал книги: «Гранд-Флит в 1914-1916 гг.» (1920), «Кризис морской войны» (1920), «Подводная опасность» (1934). В 1949 г. Джеллико и *Битти* были открыты памятники на Трафальгарской площади Лондона.

ДЖЕРВИС Джон (1735-1823) – английский флотоводец, адмирал флота (1821). Службу на флоте начал в 1749 г. Будучи лейтенантом (с 1755), принимал участие в захвате Квебека (1759)

и освобождении Ньюфаундленда от французов (1762). Участвовал в войне против английских колоний, боровшихся в 1775-1783 гг. за создание независимого государства (США). В 1793-1794 гг. командовал морскими операциями против французов в Вест-Индии, а в 1796-1799 гг. командовал Средиземноморским флотом. В 1797 г. одержал победу над вдвое превосходящим испанским флотом у мыса Сан-Висенти на юго-зап. оконечности Португалии. За эту победу король Георг III наградил его титулом графа и ежегодной пенсией в 3000 фунтов стерлингов. В 1798 г. командовал эскадрой,блокировавшей Кадис на Атлантическом побережье Испании. В 1800-1801 и 1806-1807 годах командовал флотом в Канале (Ла-Манше). В 1807 г. вышел в отставку. Знаменитым учеником Джервиса был адмирал *Нельсон*.

ДИАШ, Диаш ди Новаиш де Бартоломеу (ок. 1450-1500) – португальский мореплаватель. В 1487 г. Диаш возглавил экспедицию из двух судов к берегам Африки для открытия новых земель и поиска морского пути в Индию. Он первым из мореплавателей достиг южной оконечности Африки и обогнул её, открыв мыс Доброй Надежды. Диаш описал открытый им участок побережья Африки, нанёс её на карту и высказал правильное предположение, что им открыт новый путь в Индию и Индийский океан. На основе его отчёта *Васко да Гама* разработал маршрут своего плавания в Индию в 1497-1499 гг. В 1500 г. участвовал в качестве командира корабля в торговой экспедиции *П.А. Кабрала*, открывшего Бразилию, когда его флотилия отклонилась от курса. Это плавание стало для него последним. В мае 1500 г. на пути в Индию во время шторма он погиб вместе со своим кораблём недалеко от открытого им мыса Доброй Надежды.

ДИН ЖУ-ЧАН (1836-1895) – китайский адмирал, командующий флотом в Жёлтом море. В японо-китайской войне 1894-1895 гг. потерпел поражение от японского флота, в феврале 1895 г. подписал капитуляцию и принял яд. Он не был бездеятелен, но не имел тех средств и возможностей, которыми располагал японский командующий флотом в Жёлтом море вице-адмирал *Ито Юко*.

ДОРИА Андреа (1466-1560) – генуэзский адмирал и политический деятель, дож Генуэзской республики (с 1528). Сражаясь за независимость Генуи, в 1513 г. возглавил генуэзский галерный флот и нанёс поражение французским завоевателям, а затем очистил Генуэзский залив от пиратов. Позднее, поступив на службу к французскому королю Франциску I (1522-1525 и 1527-1528), разгромил испанский флот. Разногласия с французами заставили Дориа перейти на сторону императора Священной Римской империи Карла V. Став главнокомандующим

морскими силами императора, победил французов, вытеснив их из Неаполя и Генуи. Вернувшись в Геную в 1528 г., ввёл новую конституцию и до конца жизни был правителем Генуэзской республики. В 1532 г. нанёс сокрушительное поражение турецкому флоту у берегов Греции. Именем Дориа в разное время назывались коммерческие суда и военные корабли Италии.

ДОРНЬЕ Клаудиус (1884-1969) – немецкий авиаконструктор и промышленник. В 1907г. окончил Высшую техническую школу в Мюнхене. С 1910г. работал в Опытном отделе дирежаблестроительного предприятия Фердинанда Цеппелина (1838-1917). В 1914 г. основал в Фридрихсгафене авиационную фирму «Дорнье». Создал цельнометаллические летающие лодки для флота, бомбардировщики и др. После 2-й мировой войны фирма «Дорнье» занималась производством самолётов для частного пользования. В 1962г. отказался от руководства фирмой и уехал в Швейцарию.

ДРЕББЕЛЬ Корнелис ван (XVII в.) – голландский судостроитель, изобретатель первой в мире подводной лодки. Идея о возможности создания судна, способного погружаться и двигаться под водой, впервые высказана английским математиком и артиллеристом У. Борном в 1578 г. Однако лишь в 1620 г. Дреббелю удалось построить такое судно. Корпус его подводной лодки был изготовлен из пропитанной жиром кожи, натянутой на деревянный набор. Как в подводном, так и в надводном положении лодка приводилась в движение вёслами, которые для герметичности в местах прохождения через корпус были снабжены водонепроницаемыми кожаными манжетами. Погружение лодки осуществлялось благодаря уменьшению её объёма посредством сближения бортов с помощью специальных ручных тисков. Лодка совершила несколько рейсов, успешно маневрируя на глубине до 5-ти метров.

ДРЕЙК Фрэнсис (1540-1596) – английский мореплаватель, вице-адмирал (1588). С одобрения королевы Елизаветы I (1533-1603) организатор и руководитель пиратских экспедиций в Вест-Индию. В 1565 г. перевозил рабов из Гвинеи в Южную Америку. В 1567-1577 гг. совершал пиратские рейды против испанцев в Вест-Индии. В 1577-1580 гг. совершил (2-е после Магеллана) кругосветное плавание, командуя эскадрой из 5-ти кораблей. В середине 1578 г. эскадра добралась до Южной Америки и прошла Магеллановым проливом в Тихий океан. Сильный шторм разметал и уничтожил корабли флотилии. На оставшемся корабле Дрейк пересёк Тихий океан, прошёл мимо Молуккских островов и в июле 1580 г. обогнул мыс Доброй Надежды. В сентябре 1580 г. он с богатой добычей вернулся в

Англию. Королева Елизавета I встретила его с почестями. На причитающуюся ему долю награбленного он купил Баклэндский замок, где ныне открыт музей Дрейка. В 1588 г. Дрейк фактически командовал английским флотом при разгроме испанской Великой армады. Именем Дрейка назван пролив между островом Огненная Земля и Южными Шетлендскими островами (Антарктида).

ДРИГАЛЬСКИЙ Эрих (1865-1949) – немецкий геофизик и полярный исследователь. Возглавлял две экспедиции (1891 и 1892-1893) к зап. берегам Гренландии для исследования материкового льда. В 1901-1903 гг. руководил антарктической экспедицией на судне «Гаусс», которой были открыты зап. шельфовый ледник, вулкан Гаусберг и Земля Вильгельма II. В 1910-1912 гг. участвовал в экспедиции на архипелаг Шпицберген. Именем Дригальского назван остров в Антарктике.

ДУБАСОВ Фёдор Васильевич (1845-1912) – российский адмирал (1906). В 1897-1899 гг. командующий Тихоокеанской эскадрой. В 1901-1905 гг. председатель Морского технического комитета. В 1905 г. руководил подавлением крестьянских восстаний в Черниговской, Полтавской и Курской губерниях. В ноябре 1905 г. – июне 1906 г. московский генерал-губернатор, возглавлял подавление Декабрьского вооружённого восстания в Москве (1905). С 1906 г. член Гос. совета.

ДУБИНДА Павел Христофорович (1914-1992) – военный моряк, Герой Сов. Союза (1945), кавалер ордена Славы трёх степеней (два в 1944, 1945), гвардии старшина. Украинец. В военно-морском флоте с 1936 г. Участник Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Служил на крейсере «Червона Украина» ЧФ, а после гибели крейсера, с ноября 1941 г., – в морской пехоте. При обороне Севастополя был тяжело контужен и попал в плен, бежал из плена и с марта 1944 г. служил в Советской Армии рядовым, командиром отделения и командиром взвода. Отличился в боях за освобождение Польши и в Восточной Пруссии. После войны до 1966 г. служил боцманом на корабле китобойной флотилии «Слава».

ДУИЛИЙ Гай (III в. до н. э.) – римский флотоводец, консул. Во время 1-й Пунической войны 264-241 гг. до н. э. между Римом и Карфагеном за господство в Сицилии одержал в 260 г. блестящую морскую победу над карфагенским флотом у Липарских островов (сев.-зап. острова Сицилия). Дуилий во главе 130 римских кораблей встретился со 120 карфагенскими кораблями под командованием Ганнона. В абордажном бою Дуилий захватил 31 корабль и 7 тыс. пленных, 13 кораблей с 3 тыс. карфагенян были потоплены. За морскую победу Дуилия

удостоили триумфа. В его честь была воздвигнута колонна, украшенная медными носовыми частями неприятельских судов (рострами).

ДУНКАН Адам (1731-1804) – английский флотоводец, адмирал (1795). На военно-морской службе с 1746 г. Под командованием *Д. Роднея* участвовал во многих операциях английского флота, в том числе в обороне Гибралтара (1780). В октябре 1797 г. нанёс поражение эскадре голландского вице-адмирала В. де Винтера у голландского города Кемпердауна. В бою Дункан применил новый тактический приём, позднее использованный *Г. Нельсоном* в Трафальгарском сражении. Он атаковал противника с наветренной стороны двумя колоннами, прорезая его строй и ведя губительный огонь своей артиллерией. Англичане захватили 9 линейных кораблей и 2 фрегата. В плен попал и командующий голландской эскадрой В. де Винтер. За славную победу Дункан получил титул лорда Кемпердаунского. Боевую деятельность адмирал завершил в 1799 г. и в 1800 г. вышел в отставку.

ДЬЮИ Джордж (1837-1917) – американский флотоводец, адмирал флота (1899). Окончил Военно-морскую академию (1858). Во время Гражданской войны в США (1861-1865) между буржуазным Севером и рабовладельческим Югом командовал кораблём «Миссисипи» и участвовал в операциях против южан под Нью-Орлеаном и Порт-Хадсоном (1862-1863). Затем служил в Североатлантической флотилии, блокировавшей побережье Атлантики.

После войны занимал разные должности на кораблях и в администрации флота. В 1896 г. стал контр-адмиралом, в 1897 г. – командующим Азиатской флотилией. На этом посту он вошёл в морскую историю. В начале 1898 г. эскадру Дьюи направили в Тихий океан. Базируясь в Гонконге, он 24 апреля 1898 г. получил приказ уничтожить испанскую эскадру на Филиппинах. Дьюи располагал 5 крейсерами, 2 канонерскими лодками и таможенным судном. Испанский адмирал Монтехо имел 7 крейсеров и 3 канонерских лодки. На рассвете 1 мая американская эскадра в строю кильватера вошла в Манильскую бухту. Монтехо принял бой, стоя на якорях. К 8 часам утра большинство испанских кораблей сгорели или были потоплены, а к полудню испанская эскадра перестала существовать. Судьба Филиппин была решена. Со сражения в Манильской бухте началось создание великой морской державы – Соединённых Штатов Америки. До конца жизни Дьюи занимал почётную должность председателя Генерального совета флота.

Д'ЭСТЕН Шарль (1729-1794) – французский флотоводец,

адмирал (1792). Военную карьеру начал на суше во время войны за Австрийское наследство (1740-1748). В период Семилетней войны (1756-1763) служил в Индии, где в 1759 г. был ранен и взят в плен при осаде Мадраса. В 1760 г. возглавил экспедицию в Персидский залив, захватил форты Гомброн и Бендер-Аббас. На пути во Францию был захвачен англичанами и заключён в Портсмутскую тюрьму. По возвращении во Францию его перевели на флот. В 1761 г. он стал комендантом Кале, в 1763 г. – генерал-губернатором Санто-Доминго на Гаити, в 1763-1766 гг. был губернатором Антильских островов. В 1767 г. произведён в вице-адмиралы. В 1772 г. глав. командир порта и комендант Бреста. В 1773 г. командовал Тулонской эскадрой. В 1778 г. после выступления Франции на стороне боровшихся за независимость Североамериканских штатов его назначили командующим французской эскадрой, которая должна была оказать помощь колонистам в борьбе с англичанами. Эскадра состояла из 12 линейных кораблей, 5 фрегатов и 4000 человек. В июне 1779 г. Д'Эстен овладел островом Сент-Винсет и отплыл к острову Гренада, гарнизон которого из 700 человек сдался. Это был единственный его успех в Карибском море. В сентябре он прибыл к южным берегам Северной Америки и участвовал в боях за овладение приморским городом Саванна, лично командуя одной из штурмующих колонн. Однако взять город штурмом не удалось, при этом Д'Эстен был серьёзно ранен. Осада города была снята и эскадра Д'Эстена в конце 1779 г. вернулась во Францию. В 1785 г. его назначили губернатором Турени, в 1787 г. ввели в ассамблею нотаблей (совещательного органа при короле). К началу Великой французской революции 1789-1794 гг. занимал пост главнокомандующего Национальной гвардией в Версале (1789). Во время якобинского террора был арестован, приговорён к смерти революционным трибуналом и гильотинирован 28 апреля 1794 г. Его именем называли корабли ВМС Франции.

ДЮКЕН Авраам (1610-1688) – французский флотоводец, вице-адмирал шведского флота (1645), генерал-лейтенант французского флота (1667). Родился в семье моряка и с раннего детства начал изучать морское дело. В 16 лет был помощником отца – командира корвета. В 1635 г. командовал корветом «Нептун» и отличился в сражении с испанцами. В 1638 г. участвовал в разгроме испанского флота в бухте Гаттари, в этом сражении он поджёг адмиральский корабль. В 1641 и 1643 годах в ряде сражений с испанцами неоднократно уничтожал и захватывал корабли противника. Был много раз ранен. После смерти кардинала Ришелье (1642) французский флот начал приходить в упадок и в 1644 г. с разрешения кардинала Мазарини

Дюкен перешёл на службу Швеции, воевавшей с Данией. Одержав ряд побед в морских сражениях, он после окончания войны вернулся на родину, получив чин вице-адмирала. За подавление восстания моряков в Бордо (1646) король подарил ему остров и замок Эндер в Бретани. В 1647 г. назначен начальником Дюнкирхенской эскадры. После окончания войны Франции с Испанией за господство на Средиземном море (1635-1659) боевые действия на море прекратились до 1672 г., и Дюкен воспользовался этим перерывом для пополнения своих обширных знаний в морском деле. Он посещал морские арсеналы и гавани Франции, способствовал начавшемуся возрождению флота. В 1672-1684 гг. успешно сражался с голландцами в Ла-Манше и Средиземном море, прекратил морской разбой со стороны Триполи и Алжира. *Мэхэн* считал Дюкена лучшим французским флотоводцем того времени. После отмены в 1685 г. Нантского эдикта всех протестантов изгнали из Франции. Дюкен был протестантом, ему разрешили остаться, а всю его семью изгнали из страны. Не выдержав долгой разлуки с близкими, он умер в 1688 г. Как протестанту, семье отказали в его почётном погребении и сыну не позволили похоронить тело отца в Швейцарии. Только в 19 веке Дюкену поставили памятник в Дьеппе.

ДЮМОН-ДЮРВИЛЬ Жюль Себастьен Сезар (1790-1842) – французский мореплаватель и океанограф, учёный-энциклопедист, контр-адмирал (1840). В 1820 г. участвовал в гидрографической экспедиции в Средиземном море. В 1822 г. совершил кругосветное плавание под командованием капитана Дюпери. В 1826 г. был назначен командиром корабля «Астролябия», на котором отправился в кругосветное плавание. Экспедиция обследовала Южную Атлантику, южную часть Тихого океана, побережье Австралии, Берег Короля Георга, Порт-Джексон, нанесла на карты различные районы Новой Зеландии и Новой Гвинеи, посетила острова Фиджи, Новая Каледония, Каролинские, Целебес, Маврикий и др. На острове Ваниколо (группа островов Санта-Крус) обнаружила следы погибшей экспедиции *Ж.Ф. Лаперуза*. В 1837-1840 гг. участвовал в совместной экспедиции в Антарктику судов «Астролябия» и «Ла Зеле», во время которой были открыты Земля Луи Филиппа, Земля Адели, Земля Клары, остров Жуанвиль. Экспедиция посетила острова Борнео, Тасманию, порты Чили, выполнила большой объём океанографических исследований. Именем Дюмон-Дюрвиля названы море в Антарктике, французская научная станция на Земле Адели (Антарктида), остров у северного берега Новой Гвинеи, мыс на Новой Гвинее.

ДЮПЮИ ДЕ ЛОМ Станислав Шарль Генри Лорент (1816-1885) – французский кораблестроитель, член Французской АН (1866). Окончил Политехническую школу в Париже в 1835 г. В 1842 г. направлен в Англию для приобретения опыта постройки кораблей из железа. В 1848-1852 гг. во Франции по его проекту построен первый в мире парусно-винтовой 90-пушечный линейный корабль «Наполеон» водоизмещением 5047 т. В 1852 г. назначен глав. инженером военного кораблестроения, а в 1857 г. служил генерал-инспектором флота и директором по постройке кораблей. В 1858 г. по его проекту было заложено несколько первых в мире броненосных кораблей. Принимал деятельное участие в реконструкции французских верфей, внёс существенный вклад в совершенствование корабельных паровых машин, в 80-х годах 19-го столетия привлечён адмиралтейством к созданию первых боевых подводных лодок. Во время осады немцами Парижа в 1870-1871 гг. был членом Комитета защиты города, разработал несколько дирижаблей для связи с осаждённым городом.

Е - Ж

ЕВГЕНОВ Николай Иванович (1888-1964) – российский и сов. гидрограф и океанограф, исследователь Арктики, доктор географических наук (1937), профессор (1947). Окончил Морской корпус (1909). Служил на БФ. В 1913-1915 гг. участвовал в гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане. В 1920-1925 гг. вёл гидрографические исследования в районе от устья реки Оленёк до восточных берегов бухты Тикси, дал гидрографическое описание всех рукавов дельты реки Лены и её нижнего течения, а также значительного участка побережья моря Лаптевых и западных берегов Новой Земли. В 1926-1932 гг. возглавлял гидрографические экспедиции в Карское море, обследовал острова Вайгач, Белый, Вилькицкого и Шокальского, Обскую губу, все проливы из Баренцева в Карское море, побережье полуострова Ямал, изучал течения, глубины, паковый и дрейфующий лёд, составил лоции Карского моря. В 1933-1938 гг. заместитель начальника Гидрографического управления Севморпути. В 1947-1951 гг. профессор кафедры океанологии Ленинградского (ныне Петербургского) гидрометеорологического инст., в 1951-1961 гг. старший науч. сотрудник Ленинградского (ныне Петербургского) отделения Гос. океанографического инст. Его именем названы бухта на побережье Новой Земли (Карское море), пролив в море Лаптевых, мыс на Северной Земле (Карское море), мыс на Земле Виктории (Антарктида).

ЕВДОКС КИЗИКСКИЙ (II в. до н. э.) – древнегреческий мореплаватель. В 120-115 гг. до н. э. дважды плавал из Египта в Индию через Красное море. Предположил, что Африка окружена океаном. Чтобы доказать это, плавал вдоль Африканского побережья на юг по Атлантическому океану с целью обогнуть материк. Однако неизвестно обогнул ли он Африку. Об этом плавании рассказано в книге древнегреческого географа Страбона «География».

ЕВРЕИНОВ Иван Михайлович (1694-1724) – российский геодезист, исследователь Камчатки и Дальнего Востока. Окончил Московскую навигацкую школу (1716), учился в геодезическом классе Морской академии в Петербурге. В 1719 г. был послан с навигатором Ф.Ф. Лужиным на Камчатку и Курильские острова с целью геодезической съёмки приметных мест и нанесения их на карту. Экспедиция должна была также выяснить, разделяются ли проливом Азия и Америка. Вопрос о проливе между Азией и Америкой остался невыясненным, но более точно были

определены очертания берегов Камчатки и Курильских островов, описаны все основные проливы Курильской гряды, а также остров Атласова в Охотском море. На карту были нанесены координаты приметных навигационных пунктов на Камчатке, Охотском побережье и 14-и Курильских островов. Это была первая карта Дальнего Востока, основанная на инструментальной съёмке.

ЕЛАГИН Сергей Иванович (1824-1868) – российский историк ВМФ, капитан 1-го ранга. Окончил Морской корпус (1842). Служил на кораблях БФ. С 1850 г. член Комитета по пересмотру морских уставов. С 1854 г. правитель канцелярии Морского учёного комитета. Разработал план описания истории российского флота, собрал и обследовал из многочисленных российских и иностранных архивов огромный материал. В 1860 г. приступил к написанию и подготовке к изданию «Материалов для истории российского флота». После смерти Елагина дальнейшая работа была продолжена его сотрудниками и *Ф.Ф. Веселаго*. Всего было издано 18 томов.

ЕРШОВ Василий Артемьевич (1781-1860) – российский кораблестроитель, генерал-лейтенант (1860). Службу начал в 1791 г. Работал на верфях Петербурга и Кронштадта. В 1819 г. готовил к кругосветному плаванию шлюпы «Восток», «Мирный», «Предприятие», «Благонамеренный». В 1826-1830 гг. построил корабли «Азов», «Бородино», «Мария» и др. В 1832-1842 гг. возглавлял верфи в Архангельске. Всего построил около 60 различных судов. В 1860 г. вышел в отставку. Его именем назван мыс на Новой Земле (Карское море).

ЖАВОРОНКОВ Семён Фёдорович (1899-1967) – советский военачальник, маршал авиации (1944). Русский. В Сов. армии с 1918 г. Окончил Военно-политическую академию (1926), Качинскую военную авиашколу (1933), оперативный факультет Военно-воздушной академии (1936), Высшие академические курсы при Военной академии Генштаба (1949). С 1933 г. командир и комиссар авиационной группы ВВС ЧФ, с 1937 г. командир бомбардировочного авиакорпуса, в 1938-1939 гг. командующий ВВС ТОФ. С 1939 г. и в Великую Отечественную войну командующий ВВС ВМФ. С 1946 г. заместитель начальника, в 1949-1957 гг. начальник, в 1957-1959 гг. 1-й заместитель начальника Главного управления ГВФ. С 1959 г. в запасе и отставке, вёл научную работу.

ЖЕРВЕ Борис Борисович (1878-1934) – российский и сов. военно-морской теоретик и историк, капитан 1-го ранга (1917). Окончил Морской кадетский корпус (1898), Минные классы (1901) и Военно-морскую академию (1913). Участвовал в российско-японской войне 1904-1905 гг. и 1-й мировой войне. В

1917 г. начальник береговой обороны Финского залива. Во время Октябрьского переворота 1917 г. перешёл на сторону Сов. власти. С 1918 г. преподаватель, начальник кафедры, в 1928-1931 гг. начальник Военно-морской академии. В 1931-1934 гг. возглавлял кафедры в Военно-политической и Военно-инженерной академиях. Труды по теории и истории военно-морского искусства.

ЖУКОВСКИЙ Николай Егорович (1847-1921) – российский учёный в области механики, основоположник современной гидро- и аэродинамики, член-корр. Петербургской АН (1894). Окончил Московский университет (1868). С 1872 г. преподавал математику в Московском высшем техническом училище и одновременно с 1885 г. в Московском университете. В 1876 г. защитил магистерскую диссертацию «Кинематика жидкого тела», посвящённую вопросам гидродинамики. В 1882 и 1886 годах занимался разработкой вопросов связанных с созданием судов с реактивными движителями. Исследовал качку и остойчивость морских судов. В 1886 г. были изданы его «Лекции по гидродинамике». Открыл явление гидравлического удара (1898). В 1902 г. создал одну из первых в Европе аэродинамическую трубу, основал Аэродинамический инст. и Воздухоплавательную секцию. В 1905 г. избран президентом Московского математического общества. В начале 1900-х годов. сформулировал принцип образования подъёмной силы крыла и теорему, с помощью которой определяется её величина. В цикле работ «Вихревая теория гребного винта» (1912-1918) сформулировал законы распределения скоростей у лопасти гребного винта, а также основы проектирования воздушного винта, учитываемые при создании морских судов на воздушной подушке. В 1918 г. создал и возглавил Центральный аэродинамический гос. инст. (ЦАГИ). Именем Жуковского назван город в Московской области, где ему поставлен памятник.

З

ЗАВОЙКО Василий Степанович (1810-1898) – российский военный моряк, адмирал (1874). Украинец. Окончил Морской корпус (1827). Служил на ЧФ. Участвовал в Наваринском морском сражении (1827). В 1834-1839 гг. дважды совершил кругосветные плавания с заходом на Камчатку и Аляску. В 1840 г. поступил на службу в Российско-американскую компанию начальником Охотской фактории. С 1846 г. был начальником созданного им порта Аян. С 1849 г. Камчатский военный губернатор и командир Петропавловского порта. Во время Крымской войны 1853-1856 гг. в августе-сентябре 1854 г. руководил обороной Петропавловска. Гарнизон крепости успешно отразил нападение англо-французской эскадры, отбив все атаки с моря и суши. Опасаясь повторного нападения на ослабленный гарнизон, Завойко весной 1855 г. эвакуировал гарнизон, население и имущество из Петропавловска в устье Амура, где возглавил строительство и оборону порта Николаевск-на-Амуре. С 1856 г. служил в Петербурге в Высшем военно-морском суде (аудиторате).

Его именем названы бухта, мыс, остров и полуостров в Авачинском заливе (полуостров Камчатка, Тихий океан) и гора на острове Сахалин (Японское море).

ЗАГОСКИН Лаврентий Алексеевич (1808-1890) – российский военный моряк, исследователь Аляски, капитан-лейтенант. Окончил Морской корпус (1829). Служил в Петербурге, Кронштадте, Архангельске. В 1839 г. переведён на службу в Российско-американскую компанию. В 1842-1844 гг. возглавил комплексную экспедицию на Аляску, в ходе которой были исследованы залив Нортон, бассейны рек Юкон и Кускокуим, нижнее течение реки Коюкук, произведена опись побережья залива Нортон, открыт горный хребет, отделяющий реку Юкон от восточного побережья залива, составлены карты глубин Юкона. Первым из европейцев исследовал жизнь и быт населения сев.-зап. части Сев. Америки. Результаты экспедиции опубликовал в 1847-1848 гг.

ЗАГУЛЯЕВ Фёдор Тимофеевич (1791-1858) – российский кораблестроитель, генерал-майор. Работал на верфях Архангельска. С 1834 г. построил 7 линейных кораблей, 3 фрегата, 2 парохода, 2 брига, 9 транспортов, 3 шхуны, 34 канонерские лодки и яхту. Внёс много усовершенствований в строительство 74-пушечных кораблей, составлявших в то время

основную силу российского ВМФ.

ЗАСЯДЬКО Александр Дмитриевич (1779-1837) – российский учёный-артиллерист, один из пионеров создания боевых ракет, генерал-лейтенант (1829). Происходил из семьи запорожского казака-артиллериста. Его имя стоит первым в ряду первосоздателей ракетной техники, состоящем из украинцев А.Д. Засядько, Н.И. Кибальчича, *Ю.В. Кондратюка-Шаргея*, *С.П. Королёва*, *В.П. Глушко*, *М.К. Янгеля*, *В.Н. Челомея*, являющихся гордостью Украины. Окончил Шляхетный кадетский корпус (1797). Участник Итальянского похода Суворова 1799 г., российско-турецкой войны 1806-1812 гг., Отечественной войны 1812 г. и Заграничных походов российской армии 1813-1814 гг. Создал несколько типов боевых пороховых ракет и пусковых установок для залпового ракетного огня (1817). В 1818 г. изобрёл оригинальную ракету разрывного действия. С 1820 г. начальник Петербургского арсенала, Охтинского порохового завода, пиротехнической лаборатории и артиллерийского училища. Разработал тактику боевого применения ракетного оружия и организовал его производство. В 1827 г. возглавил штаб артиллерии российской армии. В российско-турецкую войну 1828-1829 гг. командовал осадной артиллерией при осаде Варны и Силистрии, где впервые были применены боевые ракеты. С 1834 г. в отставке. Его имя присвоено одному из объектов на обратной стороне Луны.

ЗЕДЕ Густав Александр (1825-1891) – французский кораблестроитель. Окончил Политехническую школу в Париже и начал службу во флоте корабельным инженером, став помощником кораблестроителя *Дюпюи де Лома*. Оставив службу во флоте, целиком посвятил себя подводному кораблестроению. В 1886 г. разработал проект опытной подводной лодки «Жимнот», которая была построена в 1888 г. под его личным наблюдением. С учётом опыта испытаний «Жимнот» в 1889 г. создал проект первой боевой электрической подводной лодки «Сирена». Умер во время её строительства после тяжёлого ранения, полученного при испытании пороховых торпед. После его смерти лодку переименовали в «Густав Зеде».

ЗЕЛЕНОЙ Александр Ильич (1809-1892) – морской офицер, педагог. Украинец. Брат *С.И. Зеленого*. Воспитанник академика М.В. Остроградского. Всю жизнь посвятил учебно-педагогической работе в морских заведениях. В 1843 г. написал специально для воспитанников Морского корпуса «Краткое руководство начертательной геометрии с приложениями», которое было высоко оценено академиками М.В. Остроградским и В.Я. Буняковским и отмечено в 1845 г. половинной Демидовской

премией Петербургской АН.

ЗЕЛЕНОЙ Семён Ильич (1812-1892) – российский гидрограф, навигатор, астроном и педагог, почётный член Российской АН (1873), адмирал (1891). Украинец. Брат *А.И. Зеленого*. Окончил Морской корпус (1828), Офицерские классы при Морском корпусе (1832). В 1832-1833 гг. изучал практическую астрономию в Дерптском (Тартуском) университете. С 1835 г. преподаватель астрономии и навигации Морского корпуса, с 1838 г. одновременно преподаватель Петербургского университета. В 1850-1855 гг. директор Московского инст. восточных языков. В 1855-1859 гг. вице-директор, в 1859-1872 гг. директор Гидрографического департамента, одновременно с 1861 г. председатель Морского учёного комитета Морского министерства. В 1881-1891 гг. председатель Главного военно-морского суда. В период его работы в Гидрографическом департаменте были составлены подробные описания Ладожского озера и Каспийского моря, лоции Финского залива, Балтийского моря, Атлантического и Индийского океанов. За запись и издание курса М.В. Остроградского «Лекции алгебраического и трансцендентного анализа», читанного им зимой 1836-1837 гг. в Морском корпусе, слушатель лейтенант Зеленой и капитан *С.О. Бурачек* отмечены в 1838 г. половинной Демидовской премией Петербургской АН в области математики. Вторично в 1842 г.он был отмечен половинной Демидовской премией в области астрономии за книгу «Астрономические средства кораблевождения».

ЗЕНКЕВИЧ Лев Александрович (1889-1970) – российский сов. океанолог и гидробиолог, академик АН СССР (1968). В 1908 г. поступил на юридический факультет Московского университета. За участие в революционном студенческом движении в 1911 г. исключён из университета и выслан из Москвы. В 1912 г. возвратился в Москву, окончил экстерном юридический факультет и поступил на естественное отделение, которое окончил в 1916 г. и остался в нём в качестве ассистента. В 1925-1930 гг. доцент кафедры зоологии, а с 1930 г. её заведующий в Московском университете. В 1921 г. вместе с *И.И. Месяцевым* основал Плавучий морской научный институт (Плавморнин) и был в нем заместителем директора по научной части. В задачи института входило изучение Северного Ледовитого океана и его побережья, включающее биологические, гидрологические, метеорологические и геолого-минералогические исследования. В 1930-1968 гг. Зенкевич руководил многими океанологическими экспедициями в Мировом океане на научно-исследовательских судах «Персей»,

«Витязь» и «Академик Курчатов». По его инициативе начаты исследования глубоководной фауны океана. Он создал теорию биологической структуры океана и эволюции морской фауны. В 1961 г. основал научный журнал «Океанология» и был его главным редактором. Член естественнонаучных обществ многих стран, автор капитальных трудов по гидробиологии, в частности «Моря СССР, их фауна и флора», «Биология морей СССР» и др. Гос. премия СССР (1951), Ленинская премия (1965). Его именем назван подводный вал в Тихом океане.

ЗЕНКОВ Алексей Васильевич (ок. 1775-1836) – российский кораблестроитель, генерал-майор. Обучался кораблестроению в Англии. Работал на верфях Кронштадта, Свеаборга и Петербурга. Построил и отремонтировал более 15 крупных кораблей, в т.ч. 84-пушечные «Кронштадт» и «Фершампенуаз». В 1828 г. написал книгу «Об искусстве делания мачт, стеньг, реев и прочих вещей», ставшую ценным пособием для кораблестроителей.

ЗУБОВ Николай Николаевич (1885-1960) – российский сов. океанолог, исследователь Арктики, педагог, профессор, доктор географических наук (1937), инженер-контр-адмирал (1945). Окончил Морской кадетский корпус (1904) и Морскую академию (1910). В российско-японскую войну 1904-1905 гг. участвовал в Цусимском морском сражении. После окончания Морской академии служил на кораблях БФ. В 1913 г. уволен со службы по болезни. Участник 1-й мировой войны, служил на БФ. После 1917 г. занимался научными работами по океанологии. В 1932-1944 гг. работал в Московском гидрометеорологическом инст., где создал и возглавил кафедру океанологии. В 1944-1948 гг. директор Океанографического инст., с 1949 г. преподавал в Московском университете. Проводил гидрографические исследования в Баренцевом море, обследовал (1912) западное побережье Новой Земли. На судне «Николай Книпович» впервые (1932) обогнул с севера Землю Франца-Иосифа. Осуществлял (1935) науч. руководство высокоширотной экспедицией на ледоколе «Садко». Одним из первых выдвинул и разработал проблему ледовых прогнозов в арктических морях. Основоположник учения о вертикальной циркуляции вод в полярных бассейнах. Объяснил происхождение холодного промежуточного слоя в море. Сформулировал закон дрейфа льдов по изобарам. Основные труды: «Морские воды и льды» (1938), «Льды Арктики» (1945), «Динамическая океанология» (1947), «Отечественные мореплаватели – исследователи океанов и морей» (1954), «Основы учения о проливах Мирового океана» (1956), «Океанологические таблицы» (1957) и др. Его именем названы мыс на Новой Земле (Баренцево море), бухта на острове Рено

(острова Биско, Антарктида), подводная гора (Тихий океан).

И

ИБН МАДЖИД Ахмад (1440 - начало XVI в.) – арабский штурман и лоцман, теоретик мореплавания, составитель первой лоции Индийского океана. Родом из Омана (Аравийский полуостров). Водил суда в Индийском океане. В 1498 г. в качестве лоцмана под именем Малемо Кана провёл эскадру *Васко да Гамы* из Малинди (Африка) в Каликут (Индия) через Индийский океан за 26 дней. Известны 35 его работ по астрономии, навигации и морской географии, написанных в 1462-1501 гг. Крупнейший его труд «Книга польз в рассуждении основ и правил морской науки» (1490) является универсальным сводом мореходных знаний арабов к концу 15-го столетия. Им написаны лоции по различным районам Индийского океана (от Занзибара и Мадагаскара до островов Индонезии), Красному морю и Персидскому заливу. Большинство работ написано в стихах.

ИВАНОВ Иван Никифорович (1784-1847) – российский военный моряк, исследователь Арктики, полковник Корпуса флотских штурманов (1844). Начал морскую службу в 1804 г. учеником штурмана, затем был помощником штурмана. В 1804-1807 гг. участвовал в военных действиях против французского флота в Средиземном и Адриатическом морях. В 1812-1819 гг. проходил службу штурманом в Северном море и Атлантическом океане. В начале 20-х годов описал восточную часть дельты реки Печоры и южный берег Печорской губы. В 1824-1829 гг. руководил экспедициями, в ходе которых были описаны юго-вост. побережье Баренцева моря, юго-зап. берега Карского моря, остров Вайгач и Обская губа. В 1831-1846 гг. служил на БФ. Его именем назван мыс на острове Белом (Карское море).

ИДРИСИ Мухаммед ибн Мухаммед (1100-1161 или 1165) – арабский географ и путешественник. По происхождению марокканец. Учился в Испании. Много путешествовал по морю и суше. Обследовал побережье и внутренние районы стран Средиземноморья, Португалии, Франции и Германии, собирая сведения об этих странах и их населении. Около 1138 г. переехал на остров Сицилию в Палермо, где по поручению сицилийского короля Рожера II создал карту мира и написал «Книгу Рожера», которая содержит исторические, географические и этнографические сведения о ряде стран Африки и Европы.

ИЛЬИН Дмитрий Сергеевич (1738-1803) – российский морской офицер, герой Чесменского морского сражения (1770),

капитан 1-го ранга (1777). Окончил Морской корпус (1764). Служил на кораблях БФ. Во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. артиллерийский офицер на бомбардирском корабле «Гром». На завершающем этапе сражения в Чесменской бухте в ночь на 7 июля 1770 г. брандер под командованием лейтенанта Ильина подошел вплотную к турецкому линейному кораблю и поджег его. В результате последовавшего взрыва огонь перекинулся на соседние неприятельские корабли, что способствовало уничтожению всего турецкого флота, находившегося в бухте. В 1771-1772 гг. командовал корветом во время действий в Греческом архипелаге. В 1777 г. уволен в отставку по болезни. Его имя носили минный крейсер (1887-1907) и эсминец (1916-1919) БФ.

ИНГЕНОЛЬ Фридрих фон (1857-1930) – германский флотоводец, адмирал (1913). Службу на флоте начал в 1874 г., с 1909 г. командовал эскадрой крейсеров, с 1913 г. – Флотом открытого моря. В начале 1-й мировой войны, когда он командовал флотом, произошло два крупных морских боя в Северном море. 28 августа 1914 г. английское командование атаковало силами 5 линейных крейсеров, 6 лёгких крейсеров, 31 эсминца и 6 подводных лодок германские корабли, стоявшие в Гельголандской бухте (7 лёгких крейсеров, 19 эсминцев и несколько тральщиков). Бой превратился в несогласованные огневые столкновения кораблей. Немцы потеряли 3 лёгких крейсера, 1 эсминец и 1 тральщик. У англичан были повреждены 2 лёгких крейсера и 3 эсминца. Второй бой произошёл в районе Доггер-банки 24 января 1915 г. английское командование, узнав из радиопереговоров о выходе германской эскадры из своей базы к Доггер-банке (3 линейных крейсера, 1 броненосный крейсер, 4 лёгких крейсера и 19 эсминцев), направило для её уничтожения свою эскадру, состоящую из 5 линейных крейсеров, 10 лёгких крейсеров и 35 эсминцев. В завязавшемся бою английской эскадре не удалось реализовать своё превосходство в силах над отходящей к острову Гельголанд германской эскадрой, которая потеряла только броненосец «Блюхер». У англичан был серьёзно повреждён линейный крейсер «Лайон». Это был первый бой с участием линейных крейсеров – нового тогда класса кораблей. Из-за потери броненосца «Блюхер» Ингеноля в конце января 1915 г. сняли с поста командующего Флотом открытого моря, а в феврале 1915 г. уволили в отставку.

ИОГАНСЕН Фредерик Яльмар (1867-1913) – норвежский полярный путешественник. В 1893-1896 гг. участник экспедиции на «Фраме». С *Ф. Нансеном* прошёл на лыжах по дрейфующим льдам до 86°14′с.ш. В 1910-1912 гг. участник экспедиции *Р.*

Амундсена к Южному полюсу.

ИСАКОВ Иван Степанович (1894-1967) – советский военачальник, писатель-маринист, член-корр. АН СССР (1958), Герой Сов. Союза (1965), Адмирал Флота Сов. Союза (1955). Армянин. Окончил Гардемаринские классы (1917) и курсы усовершенствования высшего начсостава при Военно-морской академии (1928). Участник 1-й мировой и Гражданской войн, командовал тральщиком и эсминцем. После Гражданской войны командовал кораблями на БФ и Волжско-Каспийской флотилии, был на различных командных должностях в ВМФ. В 1937-1938 гг. начальник штаба и командующий БФ. В 1938-1946 гг. заместитель наркома ВМФ, одновременно в 1941-1943 гг. начальник Главного морского штаба. В 1946-1950 гг. начальник Главного морского штаба и заместитель главнокомандующего ВМФ. В 1947-1954 гг. ответственный редактор «Морского атласа», одного из капитальных руководств по географии океанов и морей и по военно-морской истории. В 1950-1956 гг. в отставке, заместитель министра Морского флота СССР, в 1956-1958 гг. на ответственных должностях в Министерстве обороны СССР.

Автор ряда работ по военно-морской истории. Написал повести и рассказы о флоте: «Крестины кораблей» (1958), «Рассказы о флоте» (1962), «Конец одной девятки» (1963), «Первое дипломатическое поручение» (1964), «Повесть о неистребимом майоре» (1965) и др. Гос. премия СССР в области науки (1951). Его именем названа подводная гора в Тихом океане.

ИСАНИН Николай Никитич (1904-1990) – российский сов. конструктор в области кораблестроения, академик АН СССР (1970), дважды Герой Соц. Труда (1963 и 1974). Окончил Ленинградский (ныне Петербургский) кораблестроительный инст. (1935). Участник создания первых советских крейсеров типа «Киров», заместитель главного конструктора крейсеров типа «Чапаев». Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. возглавлял конструкторско-технологическое бюро по разработке унифицированных боевых катеров ВМФ и поточного конвейерного их производства. В послевоенный период более 30 лет возглавлял центральное КБ, руководил разработкой проектов многих типов боевых кораблей. С 1978 г. председатель Научно-технического общества им. академика А.Н. Крылова. Гос. премия СССР (1942), Ленинская премия (1959).

ИСТОМИН Владимир Иванович (1809-1855) – российский военный моряк, герой обороны Севастополя 1854-1855 гг., контр-адмирал (1853). Окончил Морской корпус (1827). Участвовал в Наваринском морском сражении 1827 г. и за проявленную доблесть произведён из гардемаринов в мичманы. В 1827-1829 гг.

принимал участие в операциях против турецкого флота в Средиземном море. В 1831 г. переведен на БФ. С 1832 г. снова на ЧФ, командовал кораблями. В 1850 г. назначен командиром линейного корабля «Париж», на котором участвовал в Синопском морском сражении 1853 г. За отличие в бою произведён в контр-адмиралы. В 1854-1855 гг. руководил обороной Малахова кургана в Севастополе, был ранен и контужен, однако продолжал руководить боями. Погиб во время защиты Камчатского люнета. Погребён в Севастополе во Владимирском соборе в одном склепе с адмиралами *М.П. Лазаревым*, *В.А. Корниловым* и *П.С. Нахимовым*. Его именем названа бухта на полуострове Корея (Японское море).

ИТО Юко (1843-1914) – японский флотоводец, вице-адмирал. Во время японо-китайской войны 1894-1895 гг. командовал военно-морскими силами в Жёлтом море. Умело применяя манёвренную тактику, одержал в ряде сражений победу над китайским флотом и принудил китайского адмирала *Дин Жу-чана* к капитуляции (февраль 1895). С 1900 г. стал начальником департамента Морского генштаба, руководил разработкой планов войны и мобилизации.

К

КАБОТ Джон, Джованни (1443 - ок. 1498) – итальянский мореплаватель. Отец *С. Кабота*. С 1490 г. на английской королевской морской службе. В 1497 г. совершил на судне «Мэтью» плавание через Атлантический океан и достиг берегов Северной Америки в районе острова Ньюфаундленд. Открыл Большую Ньюфаундленскую банку и пролив между островами Ньюфаундленд и Кейп-Бретон, соединяющий Атлантический океан с заливом Святого Лаврентия. Вторая экспедиция Кабота, состоявшая из двух судов, в 1498 г. достигла вост. берега Гренландии, а затем последовала на север в надежде найти проход в Тихий океан. В тяжёлых ледовых условиях на широте 67°30′ экипажи судов отказались идти на север и Кабот повернул на юг, обследуя по пути Североамериканское побережье. Дойдя до 38° с.ш., направил суда в Англию, где вскоре после возвращения умер. Его именем названы открытые им пролив и течение, выходящее по проливу из залива Святого Лаврентия в Атлантический океан.

КАБОТ Себастьян (ок. 1475-1557) – итальянский мореплаватель. Сын *Д. Кабота*. Вместе со своим отцом совершил в 1497-1498 гг. два плавания по обследованию Северной Америки и в поисках западного пути в Китай и Индию. В 1526-1530 гг., находясь на испанской службе, исследовал нижнее течение реки Парана, открыл нижнее течение реки Парагвай и нанес на карту реку Ла-Плата в Южной Америке. После возвращения в Англию назначен королевским советником по морским делам. Один из организаторов английской экспедиции *Х. Уиллоби* и *Р. Ченслера* (1553-1555), направленной на поиски Северо-Восточного прохода из Атлантического океана в Тихий.

КАБРАЛ Педру Алвариш (1460-1526) – португальский мореплаватель, первый из европейцев достигший Бразилии. В марте 1500 г. во главе флотилии отправился из Лиссабона (Португалия) в Индию по маршруту, проложенному *Васко да Гамой*. На пути к мысу Доброй Надежды встретился с сильным экваториальным течением, что заставило его отклониться от курса на юго-запад. На 17° ю.ш. подошёл к неизвестному побережью, принятому им за остров, который он назвал Землёй Вера-Круш. Так была открыта Бразилия, от которой Кабрал повернул на восток к мысу Доброй Надежды, обогнул его и достиг Индии. Оставив военные гарнизоны в Индии, он в июне 1501 г. вернулся в Португалию.

КАВЕНДИШ Томас (ок. 1555-1592) – английский мореплаватель, капер, совершил третье в истории кругосветное плавание (1586-1587). В ранней молодости поступил на службу в английский флот. Закончив службу, в 1585 г. получил от английского короля каперское свидетельство на право ограбления испанских судов и решил плыть к берегам Индии. Вернувшись в 1586 г. из Индии с богатой добычей, купил 3-и корабля и нанял более 120 матросов и солдат. Решив повторить каперские плавания *Ф. Дрейка*, отправился к Америке. Там он топил и жёг испанские суда, уничтожал города. Обследуя берега Патагонии (Южная Америка), открыл ряд бухт, в т.ч. Порт-Дизанэ, а также ряд коралловых островов в Тихом океане. Затем он направился к Филиппинским островам, оттуда к острову Ява и возвратился в Англию. Во время плавания Кавендиш потопил 19 испанских кораблей и захватил золото, находившееся на испанском галеоне «Великая святая Анна». В 1591-1592 гг. предпринял второе плавание и на юго-зап. Атлантического океана открыл Фолклендские (Мальвинские) острова. Умер на обратном пути в Англию.

КАВРАЙСКИЙ Владимир Владимирович (1884-1954) – российский сов. геодезист, картограф и астроном, педагог, профессор (1935), инженер-контр-адмирал (1944). Окончил Харьковский университет (1916). С 1921 г. преподавал в Военно-морской академии. Автор трудов по кораблевождению, математической картографии и астрономии. Разработал картографические проекции, носящие его имя, а также способ совместного определения широты и поправки часов по высотам звёзд (способ Каврайского). Изобрёл ряд новых оптических приборов, в т.ч. наклономер и пеленгатор, с помощью которых навигационные и астрономические определения места корабля в море стали проще и доступнее даже в условиях недостаточной освещённости. После увольнения в отставку (1950) был профессором Ленинградского (ныне Петербургского) университета. Основные труды: «Графическое решение астрономических задач» (1913), «Исследования по математической картографии» (1933), «Совместное определение времени и широты по соответствующим высотам звёзд» (1936) и др. В 1956-1960 гг. изданы его «Избранные труды» в 2-х томах. Гос. премия СССР (1952).

КАЗАРСКИЙ Александр Иванович (1797-1833) – российский военный моряк, капитан 1-го ранга (1831). В 1811 г. начал службу на флоте волонтёром, в 1814 г. произведён в офицеры. Служил на Дунайской военной флотилии и ЧФ. С 1826 г. командир брига «Соперник», который отличился во время российско-турецкой

войны 1828-1829 гг. при взятии крепостей Анапа и Варна (1828). 26 мая 1829 г., командуя бригом «Меркурий», вступил в бой с двумя турецкими линейными кораблями, нанёс им повреждения и заставил отступить. За этот бой бриг был награждён Георгиевским флагом. В 1834 г. в Севастополе воздвигнут памятник Казарскому с надписью «Потомству в пример».

КАМОВ Николай Ильич (1902-1973) – российский советский конструктор вертолётов, доктор технических наук (1962), Герой Соц. Труда (1972). В 1923 г. окончил Томский технологический инст. В 1929 г. построил первый в СССР вертолёт. В 1930-1931 гг. являлся одним из руководителей ОКБ по морскому самолетостроению. С 1948 г. глав. конструктор опытного КБ по вертолётостроению. Под его руководством для ВМФ были созданы вертолёты Ка-10, Ка-15, Ка-25. Им был создан ряд вертолётов для народного хозяйства. Гос. премия СССР (1972).

КАН Диогу (ок. 1440-1486) – португальский мореплаватель. В 1480-х годах совершил две экспедиции к юго-зап. берегам Африки. Открыл и обследовал участок зап. побережья Африки к югу от экватора на протяжении свыше 2-х тыс. км. Около 1484 г. открыл устье реки Конго.

КАНАРИС Фридрих Вильгельм (1887-1945) – немецкий адмирал (1940), руководитель немецкой военной разведки и контрразведки (1935-1944). На флоте с 1905 г. Во время 1-й мировой войны служил на крейсере «Дрезден», после потопления которого в 1915 г. был интернирован в Чили. В 1916 г. занимался разведывательной деятельностью в Испании. В 1917 г. командовал подводной лодкой. С 1918 г. адъютант военного министра, служил на крейсерах «Берлин» и «Силезия», был начальником береговой обороны в Свинемюнде (ныне Свиноуйсьце, Польша). В 1920 г. установил тесные связи с фашистами. В 1935-1944 гг. начальник управления разведки и контрразведки (абвера), сыгравшего большую роль в подготовке и обеспечении гитлеровской агрессии против стран Западной Европы. В февр. 1944 г. в связи с неудачами в войне и падением доверия руководства рейха лично к Канарису он был уволен в отставку, его ведомство расформировано и частично вошло в состав Глав. управления имперской безопасности. В июле 1944 г. за участие в заговоре генералов против Гитлера был арестован и в апреле 1945 г. повешен в концлагере Флоссенбюрг.

КАРМАН Теодор фон (1881-1963) – немецкий и американский учёный в области механики, аэро-, гидро- и термодинамики. Окончил в Венгрии Будапештский технический университет (1902), затем Гёттингенский университет в Германии. С 1913 г. профессор и директор Аэродинамического

инст. в Ахене (Германия). В 1930-1949 гг. работал в университетах США.

Член Лондонского королевского общества, академий наук и научных обществ различных стран. Труды по самолёто- и ракетостроению, аэро-, гидро- и термодинамике, строительной механике, теории упругости и пластичности материалов. Принимал участие в создании первых сверхзвуковых аэродинамических труб и баллистических установок.

КАРТЕР Джеймс Эрл (г.р. 1924 – неизв.) – американский морской офицер, государственный деятель, 39-й президент США (1977-1981) от Демократической партии. В 1946 г. окончил Военно-морскую академию, до 1953 г. служил в ВМС. В 1971-1975 гг. губернатор штата Джорджия.

КАРТЬЕ Жак (1491-1557) – французский мореплаватель, основатель первой французской колонии в Канаде. В 1534-1541 гг. совершил ряд плаваний к берегам Северной Америки. Открыл и исследовал район залива Святого Лаврентия и внутренние районы Канады. Обследовал побережье полуострова Лабрадор, примыкающее к заливу Святого Лаврентия, остров Антикости и остров Ньюфаундленд. Достиг реки Святого Лаврентия и заложил на ней порт Квебек, положив начало колонизации французами Канады. Его именем назван пролив возле острова Антикости и селение Пор-Картье на побережье Лабрадора.

КАРЦЕВ Пётр Кондратьевич (1750-1830) – российский военный моряк, педагог, адмирал (1801). Окончил Морской корпус (1769). Участник Чесменского морского сражения 1770 г. и российско-шведской войны 1788-1790 гг. (командир линейного корабля). В 1793-1798 гг. на учебно-воспитательной работе в Морском корпусе. С 1798 г. командующий эскадрой кораблей, действовавшей совместно с английским флотом в Северном море, а в 1799-1800 гг. – в Средиземном море под общим командованием *Ф.Ф. Ушакова* во время войны с Францией в 1798-1800 гг. С 1801 г. член Адмиралтейств-коллегии. В 1802-1825 гг. возглавлял Морской корпус, где в эти годы была подготовлена плеяда образованных и талантливых российских моряков, таких, как братья Бестужевы (Николай, Пётр и Михаил), *В.А. Корнилов*, *П.С. Нахимов*, *М.Ф. Рейнеке* и др. С 1828 г. в отставке.

КАТАСОНОВ Александр Семёнович (ок. 1737-1804) – российский кораблестроитель, генерал-лейтенант. Работал на верфях Кронштадта, Казани, Херсона и Петербурга. В качестве корабельного мастера принимал участие в 1-й Архипелагской экспедиции (1769-1774) – стратегической операции БФ в Средиземном море во время российско-турецкой войны 1768-1774

гг. С 1797 г. обер-сарваер, с 1798 г. начальник Училища корабельной архитектуры. Построил ряд крупных кораблей, в т.ч. 100-пушечные «Ростислав» и «Гавриил» и 130-пушечный «Благодать».

КАЦОНИС Ламброс (1752-1805) – греческий моряк, капер, на российской службе с 1788 г., полковник российской армии с 1790 г., борец за освобождение Греции от турецкого господства (1788-1792). В ходе российско-турецкой войны 1787-1791 гг. российское правительство организовало в Средиземном море добровольческую греческую флотилию под командованием Кацониса (1788) для проведения каперских операций против турок. После заключения Ясского мирного договора (1791), в котором о Греции не было даже упоминания, Кацонис отказался разоружить корабли своей флотилии и самостоятельно продолжал борьбу за освобождение родины от турецкого господства. Силы были неравны и в 1792 г. флотилия была разгромлена. Кацонис вернулся в Россию и служил командиром Балаклавского греческого батальона.

КЕЙН Илайша Кент (1820-1857) – американский полярный исследователь, врач. Участник двух морских экспедиций для поисков *Д. Франклина*. Экспедиция 1853-1855 гг. под руководством Кейна открыла бассейн, названный морем Кейна, пролив Кеннеди, ледник Гумбольдта и Землю Вашингтона (Сев.-Зап. Гренландия) и др. географические объекты.

КЕННЕДИ Джон Фицджеральд (1917-1963) – американский морской офицер (1941-1945), государственный деятель, 35-й президент США (1961-1963) от Демократической партии. Во время 2-й мировой войны лейтенант Кеннеди участвовал в боевых действиях на Тихом океане, командуя торпедным катером «РТ-109». 2 августа 1943г. японский эсминец протаранил его торпедный катер. При падении на палубу он получил тяжёлую травму позвоночника, которая мучила его впоследствии всю жизнь. Оставаясь после гибели катера в море в течение четырёх часов, Кеннеди спас 11 из 13 своих сильно обгоревших товарищей. В 1947-1953 гг. член палаты представителей, в 1953-1961 гг. сенатор в Конгрессе США. Будучи президентом, выдвинул программу социально-экономических реформ. Склонялся к более реалистическому курсу в отношениях с СССР. Убит в Далласе.

КЕНТ Рокуэлл (1882-1971) – американский живописец и график, в творчестве которого значительное место занимает морская тематика, писатель, путешественник и общественный деятель. В юности переменил десятки профессий: был рыбаком, плотником, моряком, чертёжником. Долгие годы провёл в

путешествиях, в т.ч. морских на малых парусных судах. В своём творчестве запечатлел суровую природу северных стран, воспел мужество человека. Его произведения отличаются чёткостью, ясными и сочными красками видов природы, среди которых много морских: «Труженики моря» (1907), «Пролив Адмиралтейства» (1922-1925) и др. Путевые зарисовки вошли в качестве иллюстраций в его книги о путешествиях: «В диком краю» (1920), «Плавание к югу от Магелланова пролива» (1924), «Курс N by E» (1930), «Гренландский дневник» (1962) и др. Замечательна серия его иллюстраций из 300 рисунков к роману *Г. Мелвилла* «Моби Дик, или Белый кит» (1930).

КИНГ Эрнест Джозеф (1878-1956) – адмирал флота США (1944). Окончил Военно-морское училище (1901) и военный колледж (1933). В 1-ю мировую войну командир эсминца, дивизиона эсминцев, помощник начальника штаба Атлантического флота. После войны командир дивизиона подводных лодок, базы подводных лодок, авианосца. С 1936 г. командовал разведывательной, а затем базовой авиацией ВМС США. С 1941 г. командующий Атлантическим флотом, с декабря 1941 г. главнокомандующий ВМС США и одновременно начальник морских операций (Глав. морского штаба), а также член американского комитета начальников штабов и объединённого англо-американского штаба. Под его влиянием в ходе 2-й мировой войны было отдано предпочтение ускоренному строительству авианосцев, а не линкоров, считавшихся до этого основным классом кораблей.

КИНСБЕРГЕН Ян Гендрик ван (1735-1819) – голландский военный деятель, адмирал (1793), маршал (1806). Навигацию и математику изучал в Гронингене. В 1749 г. поступил на флот, в 1758 г. произведён в лейтенанты. Служил на различных кораблях, участвовал в плаваниях в Средиземное море и Вест-Индию. В 1771-1775 гг. был на российской службе. Командовал отрядом кораблей на Чёрном море, отличился в боях с турками у Балаклавы и Суджук-Кале (1773), за что был награждён орденом Святого Георгия 4-й и 3-й степени и произведён в капитаны 1-го ранга. В 1776 г. вернулся в Голландию и издал карту Крыма. Командовал различными кораблями, отличился в морском сражении между голландским и английским флотами у Доггер-банки (Северное море) в 1781 г. В 1784 г. произведён в контр-адмиралы, в 1791 г. – в вице-адмиралы и в 1793 г. – в адмиралы. С 1793 г. главнокомандующий ВМФ Голландии. В 1795 г. уволен в отставку. После вступления на голландский престол Луи Бонапарта (1806) произведён в маршалы, занимал важное положение при дворе и в армии. Автор книги «Краткое

руководство для службы на море».

КИРЕЕВ Иван Алексеевич (1888-1958) – российский сов. гидролог, исследователь Арктики, капитан 1-го ранга. По окончании Морского кадетского корпуса плавал в Средиземном и Балтийском морях. Во время 1-й мировой войны участвовал в Моонзундской операции (1917). После Октябрьского переворота 1917 г. командовал отрядом тральщиков, а затем занимался гидрологическими работами на Балтийском море. В 1924 г. ушёл в запас. С 1928 г. производил гидрологические и гидрометеорологические исследования на озере Севан, руководил Заравшанской ледниковой экспедицией, в 1932-1935 гг. участвовал в 4-х арктических экспедициях в Баренцевом и Карском морях. В 1940 г. вернулся на службу в ВМФ. Написал ряд фундаментальных трудов в области военно-морских наук. Именем Киреева назван мыс на Новой Земле (Карское море).

КИРОС Педро Фернандес (ок. 1560 - ок. 1614) – испанский мореплаватель. Родился в Португалии. В 1605-1606 гг. начальник экспедиции для поисков мифической «Южной земли» (Австралии). Открыл атоллы в архипелаге Туамоту, остров Эспириту-Санто (Новые Гебриды), который принял за часть «Южной земли».

КИТКИН Пётр Павлович (1876-1954) российский и сов. специалист в области траления мин, контр-адмирал (1944). Окончил Морской кадетский корпус (1896). Служил на ЧФ и Тихоокеанской эскадре. Участвовал в обороне Порт-Артура (1904-1905), организовывал боевое траление японских мин. С 1908 г. флагманский минёр минной дивизии БФ, командир миноносца, начальник партии траления мин. В 1914 г. сконструировал первый в мире минный защитник, предназначенный для защиты морских якорных мин от контактных тралов и параванных охранителей кораблей. С 1915 г. начальник дивизии траления БФ. С 1921 г. главный специалист траления Морских сил и председатель Научно-технической комиссии военно-тральных опытов. Разработал ряд новых образцов тральной техники. Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. выполнял задания по вопросам боевого траления. С 1952 г. в отставке.

КЛАДО Николай Лаврентьевич (1862-1919) – российский военно-морской теоретик и историк, генерал-майор по Адмиралтейству (1912). Окончил Морское училище (1881) и Военно-морскую академию (1886). В 1886-1888 и 1892-1895 годах преподаватель военно-морской истории и тактики в Морском училище и Морском кадетском корпусе. В 1889-1892 гг. флаг-офицер начальника эскадры на Тихом океане. С 1895 г.

преподаватель Военно-морской академии. Во время российско-японской войны 1904-1905 гг. начальник отдела штаба командующего флотом. В 1905 г. за критику морского командования уволен со службы. С 1910 г. вновь на службе, профессор Военно-морской академии. Участвовал в создании «Военной энциклопедии» и «Истории российской армии и флота». В 1917-1919 гг. начальник Военно-морской академии. Труды по теории и истории военно-морского искусства.

КЛЕРК Джон (1728-1812) – шотландский чиновник, создавший труд, положивший начало развитию манёвренной тактики парусных флотов. Клерк никогда не служил на флоте, но изучив опыт морских боёв английского флота против голландского и французского флотов в 17-м – 1-й половине 18-го столетия разработал труд по морской тактике «Движение флотов». Первым успешно применил рекомендации Клерка английский адмирал *Д. Родней* в Доминикском морском сражении 1782 г., затем английский адмирал *Г. Нельсон*. В российском флоте переход от линейной к манёвренной тактике связан с именами адмиралов *Г.А. Спиридова* и *Ф.Ф. Ушакова*.

КЛОКАЧЁВ Федот Алексеевич (1732-1783) – российский флотоводец, вице-адмирал (1782). Окончил Академию морской гвардии (1751). В 1747-1753 гг.плавал на кораблях БФ, в 1755-1776 гг. командир пакетбота, затем фрегата и линейного корабля. Участвовал в Семилетней 1756-1763 гг. и российско-турецкой 1768-1774 гг. войнах. Командуя линейным кораблем «Европа», отличился в Чесменском морском сражении 1770 г. В 1772 г. командовал практической эскадрой БФ, с 1774 г. – командир эскадры БФ. В 1776-1780 гг. командующий Азовской флотилией и азовскими портами. С янв. 1783 г. первый Главный командир флота и портов Чёрного и Азовского морей. В мае 1783 г. перевёл в Ахтиарскую бухту корабли и суда Азовского флота, где был основан Севастополь и положено начало созданию ЧФ. Организовал строительство боевых кораблей в Херсоне.

КНИПОВИЧ Николай Михайлович (1862-1939) – российский сов. гидролог и зоолог, исследователь морей европейской части СССР, член-корр. (1927) и почётный член АН СССР (1935), основатель научно-промыслового дела в СССР. Окончил Петербургский университет (1886). С 1893 г. приват-доцент университета, в 1894-1921 гг. старший науч. сотрудник Зоологического музея АН СССР, в 1911-1930 гг. профессор зоологии и общей биологии 1-го Ленинградского медицинского инст. С 1898 г. был представителем от России и вице-президентом Международного совета по исследованию морей.

Руководил многими морскими научными экспедициями:

Мурманской (1898-1901), Каспийскими (1886, 1904, 1912-1913, 1914-1915, 1931-1932), Балтийской (1902), Азово-Черноморской (1922-1927). Экспедиции изучали сезонные изменения температурного режима, наличие и характеристики поверхностных и придонных течений, солёность и прозрачность морской воды, распределение планктона и его влияние на промысловую обстановку, ледовый режим, глубины и характер грунта в районах традиционного промысла и пр. Книповичу принадлежит капитальная монография по гидрологии и промыслу в Северном Ледовитом океане, Баренцевом, Каспийском, Азовском и Чёрном морях, десятки науч. работ по гидрологии и геологическому прошлому северных морей. Именем Книповича названы залив на Новой Земле (Карское море), подводный хребет в Северном Ледовитом океане, гора на Земле Эндерби (Антарктида).

КНУДСЕН Мартин Ханс Кристиан (1871-1949) – датский физик и океанограф, педагог, профессор (1912). Окончил Копенгагенский университет (1906) и работал в нём с 1912 г. С 1909 г. член, а в 1917-1946 гг. секретарь Датской АН. Был одним из учредителей Международного совета по изучению морей (1898) и президентом Международной ассоциации физической океанографии (1930-1936). Исследовал теплопроводность разреженных газов, радиометрический эффект, разработал ряд физико-химических методов исследования морской воды, рассчитал океанографические таблицы, изобрёл прецессионный манометр для измерения низких давлений, автоматическую пипетку для определения солености воды, барометр и др. океанографические приборы. Вывел постоянство соотношения компонентов солевого состава и разработал метод расчёта солёности морской воды по содержанию в ней хлора.

КОГА Минэити (1885-1944) – японский военно-морской деятель, адмирал. Окончил Военно-морское училище (1906), Военно-морскую академию (1917). Служил в штабе эскадры, военно-морским атташе при японском посольстве во Франции, был командиром крейсера, затем линкора и учебной эскадры. Во время 2-й мировой войны заместитель начальника Военно-морского Генштаба, командующий военно-морским районом Йокосука. С 1943 г. главнокомандующий объединённым флотом Японии. Рассчитывал изменить ход войны путём разгрома американского флота в одном генеральном морском сражении. Погиб в авиационной катастрофе.

КОДРИНГТОН Эдуард (1770-1851) – английский флотоводец, адмирал (1837). Службу на флоте начал в 13 лет. Служил на многих кораблях под командованием различных командиров и

флагманов. В 1793 г. произведён в лейтенанты. В октябре 1794 г. назначен командиром брандера «Комета», затем командовал корветом «Бабет» и фрегатом «Друид». В 1805 г. командовал кораблем «Орион» и за Трафальгарское сражение 21 октября 1805 г. награждён золотой медалью. В 1811 г., командуя эскадрой у вост. берегов Испании, оказывал помощь защитникам Таррагоны. В 1812 г. участвовал в сухопутном сражении против французов при Вилле-Сукна, в котором было взято в плен до 600 французов. В 1813 г. возвратился в Англию и был назначен полковником морской пехоты. В 1814 г. получил чин контр-адмирала, а в следующем году за заслуги награждён орденом Бани. В 1821 г. его произвели в вице-адмиралы, в 1826 г. назначили начальником эскадры в Средиземном море. Он поднял свой флаг на корабле «Азия», на котором и вступил в прославившее его Наваринское сражение. Сражение произошло 20 октября 1827 г. в Наваринской бухте (Южная Греция) между англо-франко-российским флотом под общим командованием Кодрингтона (27 кораблей, в т.ч. 3 линейных корабля, 1276 орудий) и турецко-египетским флотом под командованием Мухаррем-бея (66 кораблей, в т.ч. 3 линейных корабля, 2200 орудий). Сражение продолжалось около 4 часов и закончилось разгромом турецко-египетского флота, что способствовало победе Греческой национально-освободительной революции 1821-1829 гг. За Наваринское сражение Кодрингтона наградили орденом Бани большого креста, российский император пожаловал ему орден Святого Георгия 2-й степени, а греческое правительство – орден Спасителя. В 1831 г. он командовал наблюдательной эскадрой в Ла-Манше. В 1839-1842 гг. состоял глав. командиром в Портсмуте. Открытый характер, прямота, безграничная любовь к морской службе снискали ему уважение английских моряков.

КОЗЕНЦ Ричард (г.р. неизв.-1735) – российский кораблестроитель, капитан-командор. По происхождению англичанин. На российскую службу принят в 1700 г. Работал на верфях Воронежа, Таврова, Петербурга и Архангельска. Под его руководством построено свыше 20 крупных кораблей. Среди них лучшие на БФ 64-пушечный «Ингерманланд» и 90-пушечный «Гангут». В 1733 г. был направлен для работы в Архангельск, где руководил постройкой линейных кораблей «Северная Звезда» и «Город Архангельск». За 35 лет работы на российских судостроительных верфях подготовил сотни квалифицированных рабочих и опытных мастеров.

КОЛБАСЬЕВ Евгений Викторович (1862-1918) – российский изобретатель в области военно-морского дела, капитан 1-го ранга. Окончил Морское училище (1883). Служил на БФ. С 1891 г.

преподавал в Кронштадтской водолазной школе. В 1891-1894 гг. разработал и испытал ряд электрических приборов для водолазного снаряжения и телефонной связи, принятых на вооружение в российском ВМФ. Совместно с *А.С. Поповым* участвовал в проведении испытаний первых в мире корабельных радиостанций. Автор конструкции плавающей мины и нескольких проектов подводных лодок, в одном из которых предусматривалась установка торпедных аппаратов, позволявших вести залповую стрельбу.

КОЛБАСЬЕВ Сергей Адамович (1899-1942) – российский сов. военный моряк, писатель-маринист. С 1913 г. учился в Морском корпусе. В годы Гражданской войны воевал на стороне Сов. власти в Мурманске, на Балтийском, Каспийском, Азовском и Черном морях, на Волге. В 1922 г. был откомандирован с должности командира дивизиона канонерских лодок на литературную работу в издательство «Всемирная литература». В 1922 г. издал поэму «Открытое море». В 1923 г. работал переводчиком в сов. посольстве в Кабуле (Афганистан), затем в торгпредстве в Хельсинки (Финляндия). В 1930 г. вышел первый сборник его рассказов «Поворот все вдруг», затем издается его романтико-героическая повесть для детей «Салажонок» и в 1935 г. сборник рассказов «Правила совместного плавания». О жизни моряков рассказал в трилогии: «Арсен Люпен», «Джигит» и «Река». Переводил романы и повести с английского и французского языков. Увлекался радиоделом и выпустил на эту тему 2-е книги для детей. Был одним из первых теоретиков и пропагандистов джаза в СССР, строил модели кораблей. Последняя повесть Колбасьева «Командиры кораблей» тоже посвящена морякам.

КОЛИНЬИ Гаспар де Шатийон (1519-1572) – французский граф, полководец, адмирал (1552). Отличился в битве при Сен-Кантене (1557). С 1569 г. глава гугенотов во Франции. Погиб во время Варфоломеевской ночи – массовой резни гугенотов католиками в Париже в ночь на 24 августа 1572 г. (24 августа – день Святого Варфоломея).

КОЛЛИНГВУД Катберт (1750-1810) – английский флотоводец, барон (1805), вице-адмирал (1804). Служить на флоте начал в 11 лет. В 1775 г. произведён в лейтенанты. Служил в Вест-Индии. В 1794 г. участвовал в блокаде Тулона, в 1797 г. – в сражении при Кап-Сен-Винцент. В 1798 г. отличился в действиях у Кадиса, в 1799 г. был одним из руководителей блокады Бреста. В 1804 г. запер в Кадисе франко-испанскую эскадру адмирала *П. Вильнева*. В Трафальгарском сражении 21 октября 1805 г. между франко-испанской эскадрой П. Вильнёва и английской эскадрой *Г. Нельсона* колонна Коллингвуда из 15 кораблей первой

прорвала строй неприятеля и отсекла его арьергард от центра. После гибели адмирала Г. Нельсона принял на себя командование и завершил уничтожение франко-испанского флота. С 1805 г. занял место Г. Нельсона, став главнокомандующим Средиземноморским флотом. В августе 1807 г. захватил в Копенгагене 15 датских линейных кораблей и 30 более мелких судов. Умер на борту захваченного у французов корабля «Виль де Пари».

КОЛОМБ Филип Хоуард (1831-1899) – английский военно-морской теоретик и историк, вице-адмирал. На флоте служил в 1846-1886 гг. В 1891 г. опубликовал труд «Морская война, её основные принципы и опыт», в которой выдвинул теорию «владения морем» путём создания подавляющего превосходства в морских силах и уничтожения флота противника в одном-двух морских генеральных сражениях. Владение морем считал основой победы в войне и обеспечения господства Великобритании в мире. Взгляды Коломба совпадали с выводами американского морского теоретика *А. Мэхэна* о роли «морской силы» в войнах и о «господстве на море» как главного условия достижения победы в войне.

КОЛУМБ Христофор (1451-1506) – испанский мореплаватель, первый из европейцев открывший Америку, адмирал (1493). По происхождению итальянец, уроженец Генуи. В 1492-1493 гг. руководил испанской экспедицией для поиска кратчайшего морского пути в Индию. На 3-х каравеллах – «Санта Мария», «Пинта» и «Нинья» – пересёк Атлантический океан, открыл Саргассово море и 12 октября 1492 г. достиг острова Сан-Сальвадор в Багамском архипелаге (официальная дата открытия европейцами Америки). Затем открыл острова Куба и Гаити и в марте 1493 г. вернулся в Испанию. Получил чин адмирала и стал вице-королем вновь открытых земель, которые он присоединил к Испании. В последующих экспедициях (1493-1496, 1498-1500 и 1502-1504) открыл Большие Антильские и часть Малых Антильских островов, Карибское море и побережья Южной и Центральной Америки.

КОЛЧАК Александр Васильевич (1874-1920) – российский военачальник, гидролог, полярный исследователь, действительный член Российского географического общества (1906), адмирал (1917). Окончил Морской кадетский корпус (1894). Служил на БФ. В 1900-1902 гг. участвовал в полярной экспедиции на шхуне «Заря», руководимой *Э.В. Толлем*. Экспедиция была организована Петербургской АН для исследования Новосибирских островов. Весной 1902 г. Толль с 3-мя членами экспедиции на санях по льду отправился для

проведения исследований с острова Котельный на остров Беннета и пропал без вести. В 1903 г. Колчак руководил поисками пропавших. На острове Беннета был обнаружен лагерь Толля, его дневник и собранные коллекции, но ни Толля, ни его спутников обнаружить не удалось.

В 1904-1905 гг. Колчак участвовал в обороне Порт-Артура, командовал миноносцем «Сердитый» и артиллерийской батареей. Награжден боевыми орденами и оружием «За храбрость». При падении Порт-Артура был контужен и взят в плен японцами. Во время 1-й мировой войны воевал на Балтике. В 1916-1917 гг. командовал ЧФ. В ходе Гражданской войны в России возглавил борьбу с Сов. властью на Урале, в Сибири и Дальнем Востоке. В ноябре 1918 г. был провозглашён в Омске Верховным правителем Российского государства и главнокомандующим всех вооружённых сил России, борющихся против Сов. власти. После поражения (ноябрь 1919 г.) войска Колчака отступили из Омска в Иркутск, где в январе 1920 г. он был арестован и 7 февраля расстрелян большевиками. Известный российский писатель-эмигрант Владимир Максимов написал о нём роман «Звезда адмирала Колчака». Основной научный труд Колчака – «Лёд Карского и Сибирского морей» (1909).

КОНГРЕВ Уильям (1772-1828) – английский конструктор в области ракетной техники, полковник. Автор многих типов пороховых ракет и инициатор их боевого применения. Предложил метод рельефного тиснения на переплетных крышках книг, названный его именем.

КОНДРАТЮК Юрий Васильевич (1897-1942) – советский учёный в области космонавтики и ветроэнергетики, пионер ракетной техники и теории космических полётов. Украинец, наст. имя и фамилия Александр Игнатьевич Шаргей. Обучаясь во 2-й полтавской гимназии, проявил необыкновенные способности в математике и других точных науках. В 16 лет увлёкся мыслью о межпланетных полётах, разработка вопросов полёта в космос стала целью его жизни. Первый вариант работы о межпланетных путешествиях создал, учась в гимназии. В 1916 г. поступил в Петроградский политех. инст., однако учёба в инст. была прервана. Шла 1-я мировая война. В марте 1917 г., когда ему не было ещё 20-ти лет, закончил свою работу, сделав вывод о возможности преодоления земного притяжения с помощью космического аппарата и ракеты носителя. В работе изложил основные проблемы космонавтики, космических полётов и конструирования межпланетных кораблей, исследовал различные траектории и трассы полётов ракет на Луну и др. планеты Солнечной системы. Окончив школу прапорщиков, воевал на

Закавказском фронте. В период Гражданской войны был дважды мобилизован в Белую армию. С 1918 г. работал в Украине грузчиком, слесарем, электриком. В 1919 г. завершил второй вариант работы под названием «Тем, кто будет читать, чтобы строить». В ней он обосновал применение межпланетных баз на орбитах искусственных спутников Земли, привёл схемы устройства для утилизации солнечной энергии, рассмотрел другие вопросы космических полётов. Опасаясь ареста за службу в Белой армии, в 1921 г. изменил свою фамилию Шаргей на фамилию Кондратюк. В 1929 г. издал за свой счёт труд «Завоевание межпланетных пространств». В нём приведено основное уравнение полёта ракеты; обоснована возможность применения ракет для межпланетных сообщений; рассмотрены выгодные траектории космических полётов; изложена теория многоступенчатых ракет; решена задача посадки космического аппарата на поверхность планеты, лишённой атмосферы; рассмотрена проблема создания промежуточных межпланетных баз-спутников планет, возвращения космических кораблей на Землю и их посадки с торможением атмосферой; предложены виды ракетного топлива; решены некоторые вопросы ракетодинамики, ракетостроения и др. проблемы, связанные с освоением космического пространства.

Грандиозность заложенных в труде Кондратюка мыслей используется по мере развития космонавтики. В частности американцы, реализуя программу «Аполлон», в 1969 г. осуществили полёт на Луну по «трассе Кондратюка», использовали его схему посадки и высадки людей на лунную поверхность. В 1930-1932 гг. был репрессирован, отбывал заключение по необоснованному обвинению в том, что он построил зернохранилище без единого гвоздя с целью, чтобы оно быстро развалилось. Это сооружение эксплуатируется до настоящего времени. Перед Великой Отечественной войной руководил разработкой проекта крупнейшей в мире Крымской ветроэлектростанции мощностью 12 тыс. кВт на горе Ай-Петри. Осенью 1941 г. добровольцем вступил в народное ополчение Киевского района Москвы. Его зачислили рядовым. В одном из боев он погиб в феврале 1942 г. Украинский писатель Олесь Гончар назвал Кондратюка «гением в обмотках». На космодроме мыса Канаверал (штат Флорида, США) установлен бюст Кондратюка, его именем назван один из кратеров на обратной стороне Луны и астероид. В 1997 г. Национальный банк Украины выпустил юбилейную монету номиналом 2-е гривны в ознаменование 100-летия со дня его рождения.

КОНЕЦКИЙ Виктор Викторович (1929-2002) – российский

капитан дальнего плавания, писатель-маринист. В военно-морском флоте с 1945 г. Окончил Ленинградское военно-морское подготовительное училище (1947) и 1-е Балтийское высшее военно-морское училище (1952). Служил штурманом на аварийно-спасательных кораблях СФ. Затем перешёл в торговый флот, пройдя путь от 4-го помощника капитана до капитана. Всё творчество Конецкого связано с морем. Его произведения отличаются документальностью, размышлением о времени, независимостью суждений и чувством юмора. Для него главное не романтика морских путешествий, а романтика морской службы, люди и их отношение к работе, морю и другим людям. Конецкий автор многих книг: «Камни под водой» (1959), «Завтрашние заботы» (1961), «Луна днём» (1963), «Кто смотрит на облака» (1967), «За Доброй Надеждой» (1977), «Путевые портреты с морским пейзажем» (1976), «Никто пути пройденного у нас не отберёт» (1987) и др. По его сценариям поставлены кинофильмы «Полосатый рейс», «Путь к причалу», «Тридцать три».

КОНРАД Джозеф (1857-1924) – английский писатель-маринист. По происхождению поляк. Настоящие имя и фамилия Юзеф Теодор Конрад Коженёвский. В 16 лет поступил в Марселе (Франция) стюардом на судно. Был матросом, штурманом дальнего плавания (с 1880 г.), капитаном. Плавал на различных судах французского и английского торгового флота.

Дебютировал в литературе романом «Каприз Олмейера» в 1895 г. Его произведениям присущи неоромантические мотивы, герои которых – гордые и мужественные «пасынки» общества. Автор более 30 книг, наиболее известны «Лорд Джим» (1900), «Сердце тьмы» (1902), «Ностромо» (1904), «Глазами Запада» (1911) и др.

КОНРАД Чарлз (1930 - неизв.) – космонавт США, капитан 1-го ранга. Окончил университет в Принстоне и Военно-морскую школу лётчиков-испытателей. С 1962г. в группе космонавтов Национального управления по астронавтике и исследованию космического пространства США. Совершил полёты на космических кораблях «Джемини-5» (авг. 1965), «Джемини-11» (сент. 1966), «Аполлоне-12» с высадкой на Луну (ноябрь 1969), на «Аполлоне» и орбитальной станции «Скайлэб» (май-июнь 1973). 8 июля 1999г. в результате мотоциклетной катастрофы на горной дороге в штате Калифорния получил ранения в области груди и живота, от которых вскоре скончался в госпитале.

КОНЮХОВ Фёдор Филиппович (г.р. 1951) – российский капитан дальнего плавания, яхтсмен, путешественник., художник, писатель, почётный академик Российской АХ, действительный член Российского географического общества. Первый человек в

мире, который достиг пяти полюсов нашей планеты: Северного географического полюса (три раза), Южного географического полюса, Полюса относительной недоступности в Северном Ледовитом океане, Полюса высоты (Эверест), Полюса яхтсменов (мыс Горн).

К 50-ти годам свершил более 40 уникальных экспедиций и восхождений. Он на собаках пересёк Чукотку, прошёл через Уссурийскую тайгу, руководил трансконтинентальными вело- и автопробегами от Находки до Москвы и Петербурга, осуществил караванную экспедицию на верблюдах по следам Великого шёлкового пути, участвовал во многих международных регатах, неоднократно совершал одиночные кругосветные плавания и гонки на яхтах, осуществил ряд трансатлантических переходов на яхтах в одиночку и с экипажем и др. В рамках программы «Семь вершин мира» Конюхов совершил одиночные восхождения на Эльбрус (Европа), массив Винсон (Антарктида), Аконкагуа (Южная Америка), Килиманджаро (Африка), пик Косцюшко (Австралия). С Евгением Виноградовым покорил Эверест (Азия), а с Владимиром Яночкиным – пик Мак-Кинли (Сев. Америка). Своё видение мира Конюхов выражает в картинах (более 3000) и книгах.

КОРБЕТТ Джулиан (1854-1922) – английский военно-морской теоретик и историк. Окончил Кембриджский университет. Преподавал в Оксфордском университете и Военно-морском колледже. Был начальником исторического отдела Комитета обороны Великобритании. Автор ряда трудов по истории войн и военно-морского искусства, в частности, по боевой деятельности парусных флотов конца 16-го – начала 19-го столетия. Последователь теорий «владения морем» и «господства на море» *А. Мэхэна* и *Ф. Коломба*. В книге «Некоторые принципы морской стратегии» (1911) изложил основы морской стратегии, считая, что в любой войне главная роль принадлежит военно-морскому флоту, и поэтому обеспечение господства на море и контроля над морскими сообщениями является условием победы. Основной задачей ВМФ считал отыскание и уничтожение неприятельского флота. Предложил новые принципы в борьбе с флотом противника: до генерального сражения – не наступать, а проводить оборонительную стратегию, вместо ближней блокады – дальняя, вне досягаемости береговых батарей. Однако ход 1-й мировой войны не подтвердил стратегических установок Корбетта, так как английский флот не смог уничтожить более слабый флот противника, а решающие сражения войны происходили не на море, а на суше. В книге «Операции английского флота в мировой войне» (4-е тома) Корбетт подробно

описал все морские сражения с участием английских кораблей, уделив особое внимание вопросам организации морских конвоев.

КОРНИЛОВ Владимир Алексеевич (1806-1854) – российский военный моряк, герой Севастопольской обороны в Крымской войне 1853-1856 гг., вице-адмирал (1852). Окончил Морской корпус (1823). В 1824-1826 гг. служил в Гвардейском флотском экипаже (Петербург). Участвовал в Наваринском морском сражении 1827 г. и в российско-турецкой войне 1828-1829 гг. В 1830-1834 гг. служил на БФ. С 1834 г. на ЧФ, командовал бригом, корветом, линейным кораблём, участвовал в крейсерских рейдах вдоль побережья Кавказа и в высадках десантов. В 1846-1848 гг. находился в Англии, наблюдал за строительством паровых кораблей для ЧФ. С 1849 г. начальник штаба, а с 1851 г. фактически командовал ЧФ. Выступал за перевооружение кораблей и замену парусного флота паровым, участвовал в разработке Морского устава, написал для флота ряд наставлений и руководств. В Крымскую войну 1853-1856 гг. один из руководителей обороны Севастополя. 17 октября 1854 г. смертельно ранен на Малаховом кургане в Севастополе. Его именем назван мыс Крымского полуострова (Чёрное море) и бухта на полуострове Корея (Японское море).

КОРОЛЁВ Сергей Павлович (1907-1966) – советский учёный, конструктор ракетно-космических систем, основоположник практической космонавтики, академик АН СССР (1958), дважды Герой Соц. Труда (1956, 1961). Потомок украинских казаков. Окончил Одесскую профессиональную техн. школу (1924). В 1924-1926 гг. учился в Киевском политех. инст., в 1930 г. окончил Московское высшее техн. училище и одновременно Московскую школу лётчиков. Разработал несколько конструкций планёров. В 1931 г. вместе с Ф.А. Цандером организовал и возглавил Группу изучения реактивного движения (ГИРД), которая создала и запустила в 1933 г. первую сов. жидкостную ракету «ГИРД-09». В конце 1933 г. зам. директора по научной части Реактивного НИИ, с начала 1934 г. руководитель отдела ракетных летательных аппаратов НИИ. Разработал ряд проектов, в т.ч. проект управляемой крылатой ракеты и ракетопланёра. В 1938 г. репрессирован. Отбывал заключение на Колыме (1938-1940), затем в режимных конструкторских бюро в Москве (1940-1942) и Казани (1942-1944). В режимных ОКБ работал зам. глав. конструктора двигателей, занимаясь оснащением серийных боевых самолётов жидкостными ракетными ускорителями. После Великой Отечественной войны его деятельность связана с созданием ракетной техники и началом освоения человечеством космического пространства. С 1946 г. Королёв глав. конструктор

по созданию комплексов автоматически управляемых баллистических ракет дальнего действия. Под его руководством разработаны ракетно-космические системы, которые позволили впервые в истории осуществить запуски искусственных спутников Земли (1957) и Солнца (1961), полёты автоматических межпланетных станций к Луне (1959), Венере (1960), Марсу (1964), осуществить мягкую посадку на поверхность Луны (1966). Королёв возглавлял разработку и запуск пилотируемых космических кораблей «Восток» и «Восход», на которых впервые в истории были осуществлены космические полёты человека (1961) и выход человека в космическое пространство (1965). Он руководил работой многих НИИ и конструкторских коллективов, объединяя их на решение комплексных задач. Воспитал многочисленные кадры учёных, инженеров и космонавтов. Вся жизнь Королёва была в работе, он работал на износ, организм не выдержал такой нагрузки и он умер в расцвете творческих сил от сердечного приступа.

Ленинская премия (1957). В 1970 г. на родине Королёва в городе Житомире открыт Дом-музей его имени. Имя учёного присвоено одному из крупнейших образований (талассоиду) на обратной стороне Луны.

КОССА Балтазар (ок. 1360-1419) – итальянский пират, кардинал и папский легат, римский папа под именем Иоанна XXIII (1410-1415). Принадлежал к одному из древнейших семейств Италии, владевших землями на побережье Неаполитанского залива. С 13 лет был в пиратской флотилии своего старшего брата Гаспара, в 20 лет оставил пиратский промысел и пять лет учился на теологическом факультете Болонского университета. Окончив университет, возглавил одну из пиратских флотилий Средиземноморья и прославился как жестокий и дерзкий грабитель и работорговец. Четыре года он наводил ужас в бассейне Средиземного моря. В тридцатилетнем возрасте принял священство и благодаря своему уму, способностям, знаниям, ловкости и богатству, награбленному во время пиратства, вскоре стал кардиналом и папским легатом. После смерти папы Александра V (1410) был избран папой. На Констанцском соборе (1414-1418) обвинён в ужасающей преступности, продажности и безнравственности и отстранён от престола. В 1415 г. подписал акт отречения от папского престола и ещё в течение четырёх лет жизни был кардиналом.

КОСТЕНКО Владимир Палиевктович (1881-1956) – российский сов. кораблестроитель, организатор судостроения в СССР. По происхождению украинец. Окончил Морское инженерное училище в Петербурге (1904). Участник Цусимского

морского сражения 27-28 мая 1905 г. между российской 2-й Тихоокеанской эскадрой и японским флотом. О событиях той поры написал книгу «На «Орле» в Цусиме» (1955). С 1906 г. служил помощником строителя эскадренного броненосца «Андрей Первозванный», строившегося в Петербурге. Внёс в его проект существенные изменения. За связь с революционной молодёжью был в 1910 г. арестован, уволен с флота и заключён в Петропавловскую крепость. Освобождён благодаря хлопотам председателя Морского технического комитета, кораблестроителя *А.Н. Крылова*, под руководством которого он работал в 1909-1910 гг. В 1912-1917 гг. работал начальником Общества судостроительных, механических и литейных заводов, а затем главным инженером завода «Наваль» (г. Николаев). С 1928 г. являлся одним из руководителей судостроения в СССР, в 1931 г. главный инженер Союзверфи. В 1926 г. издал книгу «Теория корабля. Сопротивление воды движению судов», тогда же разработал оригинальную форму корпуса судна, способствующую снижению сопротивления воды. Гос. премия СССР (1950).

КОСТОВИЧ Огнеслав Степанович (1851-1916) – российский конструктор, изобретатель. По национальности серб. Во время российско-турецкой войны 1877-1878 гг., приняв российское подданство, был командиром одного из пароходов Дунайской флотилии. В 1878 г. разработал проект подводной лодки с двигателем внутреннего сгорания. В 1881 г. сконструировал автономный скафандр, позволявший водолазу находиться под водой 6 часов без сообщения с поверхностью моря. В 1882 г. по его проекту на Малоохтинской верфи в Петербурге началась постройка управляемого аэростата «Россия», для которого им был создан бензиновый двигатель внутреннего сгорания мощностью 80 л.с. К началу 1-й мировой войны разработал проект самолета-амфибии и первым предложил размещать торпеды внутри подводной лодки.

КОЦЕБУ Отто Евстафьевич (1788-1846) – российский мореплаватель, капитан 1-го ранга (1829). Окончил Морской корпус (1803). В 1803-1806 гг. участвовал в кругосветном плавании *И.Ф. Крузенштерна*. Участвовал в войне России со Швецией 1808-1809 гг. в качестве командира транспорта. В 1815-1818 гг. совершил кругосветное плавание на корабле «Рюрик», руководя экспедицией, в ходе которой открыл в Тихом океане ряд островов, исследовал и нанёс на карту неизвестную ранее северную часть побережья Аляски протяжённостью более 500 км и открыл залив на западном побережье Аляски, названный его именем. Во время плавания проводил океанографические работы. В кругосветном плавании 1823-1826 гг. на шлюпе

«Предприятие» открыл острова в районе Южной Полинезии, Микронезии и в др. районах Тихого океана. В 1828 г. опубликовал книгу «Путешествие вокруг света на военном шлюпе «Предприятие», в которой обобщил собранный им богатый этнографический материал о чукчах, аляскинских эскимосах, калифорнийских индейцах, жителях тропических островов Тихого океана. Он первым исследовал ископаемый лёд на Аляске. С 1830 г. в отставке по болезни. Его именем названы на полуострове Аляска гора, залив и ручей (Чукотское море), а в Тихом океане – атолл (острова Россиян).

КОЧИН Николай Евграфович (1901-1944) – российский сов. математик, механик, один из создателей современной динамической метеорологии, академик АН СССР (1939). Окончил Петроградский (ныне Петербургский) университет (1923). Преподавал в ряде учебных заведений, в т.ч. в Ленинградском (ныне Петербургском) в 1924-1934 гг. и Московском в 1938-1944 гг. университетах. Возглавлял Инст. теоретической метеорологии (1933-1934), руководил отделом механики Инст. математики АН СССР (1939-1944). Внёс большой вклад в разработку теории климата Земли. В области гидродинамики предложил формулу для определения сопротивления корпуса судна, общий метод решения плоской задачи о подводном крыле. Разработал принципы теории качки корабля, изложенные в работе «Теория волн, вынуждаемых колебаниями тела под свободной поверхностью тяжёлой несжимаемой жидкости» (1940). Ему принадлежат труды по аэродинамике, математике и теоретической механике.

КОКРЕЙН Томас (1775-1860) – английский флотоводец, адмирал (1851). Службу начал в молодые годы гардемарином на бриге «Тетис». В 1800 г. получил чин лейтенанта и был назначен командиром шлюпа «Спиди», на котором в течение года захватил 33 судна с общим количеством пушек – 128 и командами – более 500 человек. В 1801-1805 гг. отличился в боях с испанцами и французами. В 1807 г. Кокрейна избрали в парламент, где он критиковал правительство за неудовлетворительное управление флотом. В 1809 г., командуя брандерной флотилией, способствовал разгрому французской эскадры в Бискайском заливе, за что был награждён орденом Бани. За резкую критику руководства флота и правительства нажил себе много врагов. Против него было сфальсифицировано обвинение. Его судили якобы за распространение ложных слухов и приговорили к уплате крупного штрафа, тюремному заключению на один год и позорному столбу, он был лишён ордена Бани. Друзья освободили его от позорного столба и помогли выйти из тюрьмы. Он

продолжал выступать против морского министерства и, несмотря на невиновность, его уволили с флота и лишили места в парламенте. Ему пришлось выехать за границу. В 1817-1827 гг. возглавлял флоты Чили, Перу, Бразилии и Греции, боровшихся за свою независимость. С вернувшегося на родину Кокрейна, прославившегося победами в других странах, в 1829 г. сняли ложные обвинения, король Георг V вернул ему прежнее положение на флоте. В 1847 г. королева Виктория пожаловала ему орден Бани. В 1848-1851 гг. был начальником Американской и Вест-Индской ВМБ, в Англию он вернулся адмиралом. Кокрейн известен как учёный, написавший труды по минералогии и о государственном устройстве на британских островах в Вест-Индии.

КОШКА Пётр Маркович (1828-1882) – российский военный моряк, герой Севастопольской обороны 1854-1855 гг., матрос 1-й статьи (1855). Украинец. На флоте с 1849 г., служил на ЧФ (1849-1855) и с 1863 г. на БФ. Во время обороны Севастополя в Крымскую войну 1853-1856 гг. проявил исключительное мужество и героизм. Особенно инициативно и дерзко действовал в ночных вылазках против неприятеля, всегда возвращаясь из них с ценными сведениями, пленными и трофеями. В октябре 1855 г. после ранения получил продолжительный отпуск. В 1863 г. был вновь призван на флот. Был награждён Знаками отличия военного ордена Святого Георгия четвёртой и второй степени. Когда истёк срок службы, вернулся в родное село Ометинцы, ныне Винницкой области (Украина), и занимался крестьянским трудом. Героические действия Кошки запечатлены в панораме *Ф.А. Рубо* «Оборона Севастополя» и на памятнике адмиралу *В.А. Корнилову* (Севастополь). В мае 1956 г. Петру Кошке в Севастополе был открыт памятник с надписью «Матрос Кошка Пётр Маркович, герой обороны Севастополя». Такой же памятник установлен на родине народного героя.

КРАСОВСКИЙ Феодосий Николаевич (1878-1948) – российский советский астроном-геодезист, член-корр. АН СССР (1939). Под его руководством определены размеры земного эллипсоида, названного его именем: большая полуось (радиус экватора) – 6378245 м и полярное сжатие 1 : 298,3. Эллипсоид Красовского определён в 1940 г. из градусных измерений. Гос. премия СССР (1943, 1952 посм.).

КРЕНИЦЫН Пётр Кузьмич (1728-1770) – российский мореплаватель, исследователь Алеутских островов и полуострова Аляска, капитан 1-го ранга (1769). Окончил Академию морской гвардии (1748). Служил на кораблях БФ. В 1747-1748 гг. участвовал в гидрографических работах в Финском заливе. Во

время Семилетней войны 1756-1763 гг., командуя в 1760-1761 гг. бомбардирским кораблем «Юпитер», отличился при осаде крепости Кольберг. В 1764-1770 гг. был начальником Тихоокеанской экспедиции, в ходе которой вместе с *М.Д. Левашовым* открыл и описал группу небольших островов и северный берег полуострова Аляска. Нанёс на карту все Алеутские острова.

Его именем названы мыс и гора на острове Онекотан (Курильские острова, Охотское море), пролив в гряде Курильских островов (Охотское море), мыс в Бристольском заливе (Берингово море), острова в заливе Аляска (Тихий океан).

КРЕНКЕЛЬ Эрнст Теодорович (1903-1971) – российский сов. полярник, доктор географических наук (1938), Герой Сов. Союза (1938). С 1924 г. радист полярных станций. Участвовал в арктических экспедициях на дирижабле «Граф Цеппелин» (1931), судах «Сибиряков» (1932) и «Челюскин» (1933-1934). Был радистом на первой дрейфующей станции «Северный полюс» (1937-1938). В 1927 г. впервые осуществил радиосвязь на коротких волнах, установив мировой рекорд дальности радиосвязи между архипелагом Земля Франца-Иосифа и Антарктидой. С 1969 г. директор НИИ гидрометеорологического приборостроения. Свои воспоминания о работе на Севере описал в книге «RAEM – мои позывные». Именем Кренкеля названа гора в горах Принс-Чарлз (Антарктида) и залив в архипелаге Северная Земля (море Лаптевых).

КРЕПС Евгений Михайлович (1899-1985) – российский сов. учёный в области эволюционной биохимии и морской биологии, профессор (1933), доктор биологических наук (1934), академик АН СССР (1966), Герой Соц. Труда (1969). Окончил Военно-медицинскую академию (1923). В 1923 г. организовал Лабораторию сравнительной физиологии на Мурманской биологической станции, где работал до 1933 г. За это время собрал данные о гидрохимических свойствах морской воды и круговороте в ней биогенных элементов – азота и фосфора. С 1929 г. занимался вопросами аварийно-спасательного дела. Под его руководством выполнены исследования, позволившие изменить нормативы глубины погружения водолазов и сроков их выхода на поверхность. С 1933 г. профессор Ленинградского (ныне Петербургского) университета, с 1936 г. заместитель директора Инст. физиологии АН СССР, с 1959 г. директор Инст. эволюционной физиологии, с 1981 г. председатель Комиссии по подводной физиологии и медицине при президиуме АН СССР и член Океанографической комиссии АН СССР. В содружестве с инженерами разработал приборы (оксигемометр и оксигемограф),

позволяющие проводить бескровную регистрацию насыщения крови кислородом, они широко используются в подводной, авиационной и спортивной медицине. В 1957-1979 гг. участвовал в 4-х плаваниях на научно-экспедиционных судах «Витязь» и «Академик Курчатов» в Тихий и Индийский океаны, где изучал проблему радиоактивной заражённости морей и пришёл к выводу об опасности использования глубоководных океанических впадин для захоронения радиоактивных отходов. Автор книг о плавании на «Витязе».

КРОН Александр Александрович (1909-1983) – российский сов. писатель, драматург, в творчестве которого большое место занимает морская тематика. Настоящая фамилия Крейн. Окончил Московский университет (1930). Первые пьесы зритель увидел в начале 30-х годов. В Великую Отечественную войну был инструктором политотдела бригады подводных лодок (Кронштадт) и редактором газеты «Дозор». В 1942 г. в соавторстве с В. Вишневским и В. Азаровым написал комедию «Раскинулось море широко», которую поставили в блокадном Ленинграде. Герои произведений Крона – люди с высокоразвитым чувством долга, влюблённые в свою профессию. Наиболее известные пьесы «Глубокая разведка» (1941), «Офицер флота» (1944), «Второе дыхание» (1946). Написал романы «Дом и корабль» (1964), «Бессонница» (1977) и др. О легендарном командире подводной лодки С-13 *Александре Маринеско* рассказал в художественно-документальной повести «Капитан дальнего плавания».

КРОПОТКИН Пётр Алексеевич (1842-1921) – российский учёный с мировым именем, географ и геолог, теоретик анархизма, революционер. По отцовской линии – князь из рода Рюриковичей, по материнской – потомок гетмана запорожских казаков Ивана Сулимы. Окончил Пажеский корпус (1862) и Петербургский университет (1872). В 1862-1867 гг. служил в казачьем Амурском войске. В 60-х годах совершил ряд научных экспедиций по Восточной Сибири. Изучая морские течения в Баренцевом море, теоретически доказал (1871) существование суши севернее Новой Земли, которая была открыта австрийской экспедицией 1872-1874 гг. на корабле «Тегетхоф» и названа Землёй Франца-Иосифа. За революционную деятельность был заключён в Петропавловскую крепость (1874-1876). В 1876-1917 гг. в эмиграции, участвовал в анархическом движении. Умер 8 февраля 1921 г. в г. Дмитрове Московской области, похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище. Труды по географии, геологии, этике, социологии, истории. Оставил воспоминания – «Записки революционера» (1902, Лондон). Его именем назван ряд географических объектов в Восточной Сибири.

КРУЗ Александр Иванович (1731-1799) – российский флотоводец, адмирал (1790). Сын моряка, с детских лет служил на БФ. Обучался в России и за границей. В Чесменском сражении 5-7 июля 1770 г. командовал кораблём «Святой Евстафий», который в ходе двухчасового боя уничтожил флагманский турецкий корабль «Реал-Мустафа». При этом погиб и российский корабль «Святой Евстафий», однако при взрыве корабля Круз чудом остался жив. В начале российско-шведской войны 1788-1790 гг. вице-адмирал Круз командовал резервной, а затем Кронштадтской эскадрами. В 1790 г. одержал две победы над шведским флотом в Красногорском и Выборгском сражениях. В последующие годы, командуя эскадрой, исполнял обязанности глав. командира Кронштадтского порта.

КРУЗЕНШТЕРН Иван Фёдорович (1770-1846) – российский мореплаватель, один из основоположников океанографии, почётный член Петербургской АН (1806), член-учредитель Российского географического общества, адмирал (1842). Окончил Морской корпус (1788). Участвовал в Гогландском (1788) и в ряде др. сражений российско-шведской войны 1788-1790 гг. В 1793-1799 гг. служил волонтёром в английском флоте для совершенствования в морском деле, плавал в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах.

В 1803-1806 гг. начальник первой российской кругосветной экспедиции на шлюпах «Надежда» (командир Крузенштерн) и «Нева» (командир *Ю.Ф. Лисянский*). Во время плавания осуществил широкие океанографические и метеорологические работы у побережий Японии, Кореи, Сахалина, Курильских островов и в др. районах Тихого океана. Описание плавания и результаты научных исследований изложил в 3-томном труде «Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях «Надежда» и «Нева», опубликованном в 1809-1812 гг. В 1823-1826 гг. опубликовал «Атлас Южного моря» в 2-х томах, содержащий историко-географический анализ большого количества российских и иностранных научных источников. С 1811 г. инспектор, а в 1827-1842 гг. директор Морского корпуса. Член Лондонского королевского и др. научных обществ. Его именем назван ряд географических объектов (атоллы, мысы, проливы и др.) в Тихом океане, морях Северного Ледовитого океана и в Антарктиде.

КРЫЛОВ Алексей Николаевич (1863-1945) – российский и сов. кораблестроитель, механик и математик, академик Петербургской АН (1916), Российской АН (1917), АН СССР (1925), Герой Соц. Труда (1943). Окончил Морское училище (1884) и Морскую академию (1890). После окончания академии почти 50

лет преподавал в ней и в Петербургском политех. инст. С 1900 г. руководил Опытовым бассейном для испытания моделей кораблей. В 1908-1910 гг. был главным инспектором кораблестроения и председателем Морского технического комитета, в 1910-1917 гг. консультант Металлического и Путиловского судостроительных заводов. Участвовал в проектировании и постройке первых российских линкоров типа«Севастополь». После Октябрьского переворота 1917 г. активно участвовал в создании советского ВМФ. В 1919-1920 гг. начальник Морской академии. С 1927 г. руководил Физико-математическим инст. АН СССР. Труды Крылова посвящены теории корабля, теории магнитных и гироскопических компасов, артиллерии, механике, математике. Создал теорию килевой качки, решил вопросы непотопляемости судов и составил таблицы непотопляемости. Разработал теорию вибрации судов, метод расчёта балок, лежащих на упругом основании. Сконструировал ряд корабельных и артиллерийских приборов. Создал теории девиации магнитного и гироскопического компасов, определил влияние качки на их показания. Собрание трудов Крылова в 12-ти томах издано в 1936-1956 гг. Гос. премия СССР (1941).

КУЗНЕЦОВ Николай Герасимович (1904-1974) – советский военно-морской деятель, адмирал (1939), адмирал флота (1944), контр-адмирал (1948), адмирал флота (1953), Адмирал Флота Сов. Союза (1955), вице-адмирал (1956), Адмирал Флота Сов. Союза (1988, посмертно). Русский. Службу на флоте начал в 1919 г. матросом Северо-Двинской военной флотилии. Окончил Высшее военно-морское училище (1926) и Военно-морскую академию (1932). После окончания академии служил на ЧФ старшим помощником командира крейсера «Красный Кавказ», в 1933-1936 гг. был командиром крейсера «Червона Украина». В 1936-1937 гг. – военно-морской атташе и главный военно-морской советник в Испании. С 1937 г. заместитель командующего и командующий Тихоокеанским флотом. В 1939-1946 гг. нарком ВМФ СССР, главком ВМФ. Перед 2-й мировой войной Кузнецов разработал систему боевой готовности флотов и флотилий, которая позволила ВМФ встретить начало Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. во всеоружии. Во время войны руководил боевыми действиями ВМФ. В 1945 г. участвовал в Ялтинской и Потсдамской конференциях глав правительств СССР, США и Англии. После войны взгляды Кузнецова и И.В. Сталина на развитие флота разошлись. Чтобы удалить его от дел, сфабриковали обвинение. В 1948 г. на Кузнецова и трёх адмиралов – *Л.М. Галлера*, В.А. Алафузова и Г.А.

Степанова поступил донос. Их обвинили в незаконной передаче союзникам во время войны секретной документации на парашютную торпеду. По сфабрикованному обвинению Военная коллегия Верховного суда признала виновными всех четверых. Троих соратников Кузнецова приговорили к тюремному заключению, а Кузнецова понизили в звании до контр-адмирала. С июня 1948 г. Кузнецов был заместителем главкома войсками Дальнего Востока по ВМС, а с февраля 1950 г. – командующим Тихоокеанским флотом. В 1951-1953 гг. Кузнецов министр ВМФ, в 1953-1956 гг. первый заместитель министра обороны СССР – главком ВМС. В 1950-е годы очень чётко проявились тенденции принижения роли флота в связи с появлением ядерного оружия. Военные корабли стали отправлять на металлолом. Кузнецов не соглашался с этим, нужен был предлог для удаления его от дел, и предлог нашёлся. В октябре 1955 г. в Севастополе в результате взрыва по невыясненной причине затонул линкор «Новороссийск». Неугодного Адмирала Флота Сов. Союза в 1956 г. в очередной раз понизили в звании до вице-адмирала и уволили в отставку.

Выдающегося военно-морского деятеля, немало сделавшего для победы в Великой Отечественной войне, восстановили в воинском звании Адмирала Флота Сов. Союза в июле 1988 г. посмертно. Будучи в отставке написал десятки статей и книги воспоминаний: «Накануне» (1966), «На флотах боевая тревога» и «На далёком меридиане» (1971), «Курсом к победе» (изд. в 1975).

КУК Джеймс (1728-1779) – английский мореплаватель, руководитель трёх кругосветных экспедиций. В 1746-1754 гг. служил на торговых судах, пройдя путь от юнги до помощника штурмана, затем на военных кораблях. В 1759 г. получил первый офицерский чин и отплыл в Канаду на корабле «Меркурий». В Канаде выполнил промеры реки Святого Лаврентия и составил её карту. В 1764-1767 гг., командуя кораблём, провёл съёмку берегов острова Ньюфаундленд и полуострова Юкатан. В 1768-1771 гг. руководил кругосветной экспедицией на корабле «Индевор», открыл и нанёс на карту ряд островов в Тихом океане, обогнул Новую Зеландию, установив её островное положение, обследовал пролив между её Северным и Южным островами, открыл восточное побережье Австралии и Большой Барьерный риф. Второе кругосветное плавание совершил в 1772-1775 гг. на корабле «Резольюшен» с целью поиска южного материка, детального обследования Новой Зеландии и др. островов в Южном полушарии. В 1773 г. впервые в истории пересёк Южный полярный круг и дошёл до 71°10′ ю.ш., но земли не обнаружил. В ходе плавания открыл два атолла в архипелаге Туамоту, атолл

Херви и остров Палмерстон в группе островов Кука, южную группу островов Новые Гебриды, острова Новая Каледония, Норфолк, Южная Георгия и Южные Сандвичевы. Экспедиция собрала ценные сведения о флоре и фауне островов Океании, Австралии и Южной Атлантики, о морских течениях. В 1776-1779 гг. возглавил третью кругосветную экспедицию на кораблях «Резольюшен» и «Дискавери» для поиска Северо-Западного прохода из Атлантического океана в Тихий и присоединения к Великобритании новых земель в северной части Тихого океана. В 1777 г. открыл ещё три атолла в цепи островов Кука, острова Хаапай в группе Тонга, острова Тубуаи и Рождества в архипелаге Лайн, а в 1778 г. – пять Гавайских островов. Нанёс на карту часть северо-западного побережья Америки. В 1779 г. был убит в стычке с гавайцами. Именем Кука названо более 20 географических объектов, в т.ч. пролив между Северным и Южным островами Новой Зеландии, залив у берегов Аляски, группа островов в Полинезии.

КУНДЖАЛИ III (г.р. неизв. - 1595) – каликутский адмирал, вошедший в индийскую морскую историю как один из её великих героев. Принадлежал к семье Али Марракаре – наследственных великих адмиралов королевства Каликут, располагавшегося на полуострове Индостан. Вёл борьбу на море с португальцами, намеревавшимися полностью овладеть Индийским океаном и основать в Индии свою империю. В течение сорока лет Кунджали III противостоял португальской колонизации, всегда побеждал португальцев и никогда не имел поражений или тяжёлых потерь.

КУПЕР Джеймс Фенимор (1789-1851) – американский писатель, автор ряда приключенческих морских романов. Учился в Йельском университете, который оставил в 1806 г., чтобы стать моряком. Совершив океанский рейс на торговом судне, служил затем до 1811 г. мичманом военно-морского флота. Мировую известность приобрёл благодаря выходу в свет цикла из пяти романов о героических и трагических событиях колонизации Северной Америки («Пионеры», 1823; «Последний из Могикан», 1826; «Прерия», 1827; «Следопыт, или Озеро-море», 1840; «Зверобой, или Первая тропа войны», 1841), объединённых образом главного героя Натти Бумпо. Не менее известна и серия его морских романов, в которых изображены храбрые моряки и искатели приключений: «Лоцман» (1823), «Красный корсар» (1828), «Морская волшебница» (1830), «Мерседес из Кастилии» (1840), «Два адмирала» (1842), «Морские львы» (1849) и др. Герои Купера самоотверженны и бескорыстны, мужественно преодолевающие преграды, встающие на их пути.

КУСТО Жак Ив (1910-1997) – французский океанограф и

путешественник, изобретатель акваланга, зачинатель подводных исследований и киносъёмок, кинорежиссёр. Окончил Военно-морскую академию, служил на корабле артиллерийским офицером и в морской разведке. В 1943 г. совместно с инженером Э. Гальяном изобрёл акваланг – индивидуальный ранцевый дыхательный аппарат для пребывания и работы человека под водой. С 1952 г. на судне «Калипсо», а с 1985 г. на турбопарусном судне «Алкиона» совершил ряд многолетних экспедиций для проведения подводных исследований и киносъёмок. В ходе исследований благодаря подводной лаборатории «Дениз», подводного дома и др. акванавты жили и работали на значительной глубине длительное время. Кусто автор многих автономных исследовательских аппаратов. С 1957 г. был директором Океанографического музея в Монако. Автор серии фильмов о подводном мире и популярных книг о жизни моря.

КУТЕЙНИКОВ Николай Николаевич (1872-1921) – российский кораблестроитель. Окончил Техническое училище Морского ведомства в Кронштадте (1892), с 1894 г. слушатель кораблестроительного отделения Морской академии, которую закончил с отличием. Руководил строительством на Балтийском судостроительном заводе подводной лодки «Пётр Кошка», впервые применив разработанный им секционный метод постройки. Наметил дальнейшие пути развития и определил основные тактико-технические элементы подводных лодок будущего. Его идеи были использованы при проектировании первых боевых подводных лодок российского флота. Принимал участие в постройке крупных броненосцев и создании нового класса кораблей – минных заградителей. В 1909 г. назначен главным строителей головного линейного корабля «Севастополь», в проектировании которого участвовал под руководством *А.Н. Крылова*. В 1910 г. разработал оригинальный проект дизельного броненосного крейсера водоизмещением 19 тыс. тонн, значительно предвосхитив появление немецких дизельных «карманных» линкоров. Оставил большое творческое наследие (статьи, переводы по вопросам кораблестроения). Являлся сотрудником издававшейся «Военной энциклопедии».

КУЦ Владимир Петрович (1927-1975) – военный моряк советского ВМФ, спортсмен-легкоатлет, Олимпийский чемпион, капитан 3-го ранга (1973). Украинец. Окончил Военный инст. физкультуры (1961). Службу на флоте начал в 1944 г. Служил на БФ в береговой обороне матросом и командиром орудия, с 1953 г. в Центральном спортивном клубе Министерства обороны, один из величайших бегунов мира. С 1954 г. Заслуженный мастер спорта СССР. Чемпион Олимпийских игр 1956 г. в беге на 5000 и 10000

м, чемпион Европы 1954 г. (5000 м), рекордсмен мира 1954-1955 гг. и 1957-1965 гг. (5000 м) и 1956-1960 гг. (10000 м), чемпион СССР 1953-1957 гг. в беге на 5000 и 10000 м. В 1956 и 1957 годах был признан лучшим спортсменом мира. В 1957 г. за успехи в спорте был награждён почётным призом городских властей Генуи (Италия) – макетом каравеллы с парусами из чистого золота. В 1973 г. уволен в запас по болезни.

КЭННИНГХЕМ Эндрю Браун (1883-1963) – виконт, английский военно-морской деятель, адмирал флота (1943). На службу в королевский флот поступил в возрасте 16 лет. К началу 1-й мировой войны командовал эсминцем. Отличился во время операции в Дарданеллах. После войны командир линкора «Родней». В 1939 г. стал командующим британским Средиземноморским флотом. 28-29 марта 1941 г. в морском сражении у мыса Матапан на полуострове Пелопоннес английский флот нанёс тяжёлое поражение итальянскому флоту, потопив три крейсера и два эсминца. В этом сражении впервые была использована радиолокация для обнаружения и обеспечения применения в ночном бою артиллерийского и торпедного оружия. В 1941-1942 гг. вёл тяжёлые боевые действия против немецкого и итальянского флотов. В октябре 1942 г. назначен командующим союзными англо-американскими военно-морскими силами. В 1943 г. обеспечил высадку англо-американских войск на Сицилию при полном господстве английского флота на море. В конце 1943 г. назначен первым лордом Адмиралтейства и до конца войны был главным морским советником премьер-министра Черчилля. После окончания 2-й мировой войны ушёл в отставку. Его мемуары были переведены на несколько языков.

Л

ЛАВРЕНЁВ Борис Андреевич (1891-1959) – российский сов. писатель, прозаик и драматург, в творчестве которого значительное место занимает морская тематика. Окончил юридический факультет Московского университета (1915). В 1-ю мировую войну бы артиллеристом. В 1918-1923 гг. служил в Красной армии, участвовал в боях Гражданской войны, был ранен. После демобилизации (1924) стал профессиональным писателем. Свои первые повести – «Ветер» и «Сорок первый» (1924) посвятил событиям Гражданской войны. Герои его произведений люди с героическим характером. Героическая тема сопутствует всему творчеству Лавренёва: драмы «Разлом» (1927), «Песнь о черноморцах» (1943) и «За тех, кто в море» (1945), повесть «Стратегическая ошибка» (1934), очерки «Герои моря» и «Моряки-декабристы» (1940), рассказы «Срочный фрахт», «Черноморская легенда» и др. Гос. премия СССР (1946, 1950).

ЛАВРЕНТЬЕВ Михаил Алексеевич (1900-1980) – российский сов. математик и механик, академик АН УССР (1939), академик (1946) и вице-президент (1952-1975) АН СССР, один из организаторов и первый председатель (1957-1975) Сибирского отделения АН СССР, Герой Соц. Труда (1967). Окончил Московский университет (1922). Доктор технических (1932) и физико-математических (1933) наук. Работал в Московском университете (1931-1941). В 1939-1948 гг. директор Инст. математики АН УССР, в 1949-1953 гг. директор Инст. точной механики и вычислительной техники АН СССР. С 1975 г. работал в Московском физико-техническом инст. Исследования Лаврентьева относятся к различным направлениям математики и механики. Создал новые направления в теории функций, теории дифференциальных уравнений, механике сплошной среды, гидравлики, аэродинамики. Создал теорию крыла, явившуюся основой при конструировании судов на подводных крыльях, и теорию кумуляции, применяемую в прикладной физике (направленный взрыв, сварка взрывом, высокоскоростной удар). Занимался теорией длинных волн и теорией струй. Член ряда зарубежных академий наук и научных обществ. Гос. премия СССР (1946, 1949), Ленинская премия (1958). В 1980 г. АН СССР учредила премию и Золотую медаль имени Лаврентьева.

ЛАГОРИО Лев Феликсович (1827-1905) – российский художник-маринист и пейзажист, профессор (1860). Окончил Петербургскую АХ (1850). В 1853-1860 гг. как стипендиат

академии учился и работал во Франции и Италии. Основная тема произведений – морские пейзажи и морские батальные сцены: «Вид на Лахте близ Петербурга», «Вид в окрестностях Выборга», «Вид на взморье», «Нормандский берег», «Пароход «Великий князь Константин» с катерами перед атакой турецких кораблей в Сулинском гирле», «Отбитие штурма крепости Баязет 8 июня 1877 г.» и др.

ЛАЗАРЕВ Михаил Петрович (1788-1851) – российский флотоводец и мореплаватель, первооткрыватель Антарктиды (1820), адмирал (1843). Окончил Морской корпус (1803). В 1803-1808 гг. служил волонтёром на кораблях английского флота. В 1808-1812 гг. участвовал в войнах со Швецией и Францией. В 1813-1816, 1819-1821 и 1822-1825 годах совершил кругосветные плавания. В экспедиции (1819-1821) под начальством *Ф.Ф. Беллинсгаузена* командовал шлюпом «Мирный». Экспедиция открыла Антарктиду и многочисленные острова. С 1826 г. командир линейного корабля «Азов» и одновременно начальник штаба эскадры адмирала *Л.П. Гейдена*, в составе которой совершил поход в Средиземное море и участвовал в Наваринском морском сражении 1827 г. В российско-турецкую войну 1828-1829 гг. руководил блокадой Дарданелл. В 1830-1831 гг. командовал отрядом кораблей БФ. С 1832 г. начальник штаба ЧФ, в 1833-1851 гг. командир ЧФ и портов Чёрного моря, военный губернатор Севастополя и Николаева. По его инициативе были построены первые паровые металлические корабли и суда для ЧФ. Имя Лазарева увековечено в названиях островов, мысов, заливов и др. географических объектов на карте Мирового океана.

ЛАЙОНС Эдмунд (1790-1858) – английский флотоводец, контр-адмирал (1853), пэр (1856). В десять с половиной лет поступил на флот волонтёром и начал службу на Средиземном море. В 1807-1813 гг. служил на кораблях в Ост-Индии. Вернувшись в Англию, был назначен командиром шхуны, в 1814 г. стал корабельным капитаном. Прекращение войн прервало морскую деятельность Лайонса до 1828 г. Затем он командовал фрегатами «Блонд» и «Мадагаскар». В 1835-1839 гг. состоял помощником посла в Греции, затем был посланником в Швейцарии и Швеции (до 1853). Когда Крымская война 1853-1856 гг. стала неизбежной, его произвели в контр-адмиралы и назначили помощником главнокомандующего флотом в Средиземном море. В феврале 1854 г. Англия и Франция ввели в Чёрное море свои эскадры. Английской эскадрой командовал Лайонс, эскадра расположилась в Балаклавской бухте и в ходе войны обстреливала Севастополь, Геническ, Таганрог, Мариуполь,

Ейск, Кинбурн, высаживала десанты. За заслуги в Крымской войне ему пожаловали звание лорда и пэра.

ЛАПЕРУЗ Жан Франсуа (1741-1788) – французский мореплаватель, исследователь Тихого океана. Службу в военном флоте начал с 15 лет. В 1762-1777 гг. участвовал в навигационных и гидрографических исследованиях у берегов Канады и на Великих Озёрах. В 1785-1788 гг. возглавил кругосветную экспедицию на двух кораблях «Буссоль» и «Астролябия». Кораблём «Буссоль» командовал сам Лаперуз, а кораблём «Астролябия» – П. Флерио. Целью экспедиции было обследовать неизвестные районы Тихого океана. Экспедиция обследовала Филиппинские острова, северо-зап. берега Америки, побережье Восточной Азии (Приморье) и Татарский пролив, открыла пролив между островами Сахалин и Хоккайдо, названный именем Лаперуза. Пройдя через пролив, экспедиция проследовала вдоль Курильских островов к Камчатке, а затем повернула на юг и зашла в Порт-Джексон (Австралия). Из Австралии экспедиция направилась к Новой Каледонии и пропала без вести. Остатки экспедиции были обнаружены в 1820-х годах английским капитаном П. Диллоном, а затем французским мореплавателем *Ж. Дюмон-Дюрвилем* на рифах острова Ваниколо в группе островов Санта-Крус (Тихий океан), где оба корабля Лаперуза потерпели крушение. Отчёт об экспедиции был издан в 1798 г. в 4-х томах с атласом под заглавием «Путешествие Лаперуза вокруг света. 1785-1788 гг.». Он был составлен Миле де Муро по дневниковым записям мореплавателя.

ЛАПЛАС Пьер Симон (1749-1827) – французский астроном, математик, физик, внёсший значительный вклад в развитие мореходной астрономии, профессор Парижской военной школы, член Парижской АН (1785), иностранный почётный член Петербургской АН (1802). С 1790 г. председатель Палаты мер и весов, руководил введением метрической системы мер во Франции. В 1795 г. вошёл в состав руководства Бюро долгот. Основная сфера научных интересов – небесная механика, математика и математическая физика. Лаплас создал математическую теорию вероятностей, развил теорию ошибок и метод наименьших квадратов, применяемые в мореходной астрономии. Занимался геодезией и акустикой, вывел формулу скорости распространения звука в воздухе, создал зрительную трубу. Предложил новый способ вычисления орбит небесных тел, выдвинул космогоническую гипотезу. Открыл причины ускорения в движении Луны, определил величину сжатия Земли у полюсов, разработал динамическую теорию приливов и многое др. Основной труд – «Трактат о небесной механике» в 5-ти томах

(1798-1825).

ЛАПТЕВ Дмитрий Яковлевич (1701-1767) – российский мореплаватель, исследователь Арктики, вице-адмирал (1762). Окончил Морскую академию и до 1735 г. служил на БФ. В 1736-1742 гг. руководил одним из северных отрядов 2-й Камчатской экспедиции. Обследовал побережье Северного Ледовитого океана между рекой Лена и мысом Большой, провёл съёмку рек Яна, Индигирка, Хрома, Колыма, Большой Анюй и Анадырь. В 1742-1762 гг. служил на БФ. Именем Д.Я. Лаптева назван мыс в дельте реки Лена, пролив между островом Большой Ляховский и материком Азия. В честь Д.Я. Лаптева и его двоюродного брата *Х.П. Лаптева* названо море в Северном Ледовитом океане.

ЛАПТЕВ Харитон Прокофьевич (1700-1764) – российский мореплаватель, исследователь Арктики, капитан-командор (1758). Окончил Морскую академию и до 1737 г. служил на БФ. В 1739-1742 гг. руководил одним из северных отрядов 2-й Камчатской экспедиции. Обследовал побережье Северного Ледовитого океана от реки Лена до реки Пясина. Составил описание полуострова Таймыр, открыл острова Большой и Малый Бегичевы, нанёс на карту Хатангский залив, реки Пясина и Хатанга. Затем служил на БФ и преподавал в Морском корпусе. Его именем назван берег и несколько мысов на полуострове Таймыр. В честь Х.П. Лаптева и его двоюродного брата *Д.Я. Лаптева* названо море в Северном Ледовитом океане.

ЛАФФИТ Жан (1780-1854) – американский капер, участник войны за независимость в Америке 1810-1826 гг. По происхождению француз. Дослужился до чина капитана в наполеоновской армии. В 1809 г. эмигрировал в Америку. От Республики Картахена (Колумбия) получил каперское свидетельство и создал эскадру, которая базировалась на острове его имени в бухте Баратария (Мексиканский залив). Оттуда нападал на английские и испанские суда, а добычу продавал на рынках Нового Орлеана. С началом англо-американской войны 1812-1814 гг. каждая из воюющих сторон стремилась привлечь эскадру Лаффита на свою сторону. Лаффит предпочел выступить на стороне американцев, выставив условие – прекратить преследования каперов. Совместно с американскими войсками отряд Лаффита начал активные военные действия. Его эскадра сыграла решающую роль в победе американцев в сражении у Нового Орлеана. В дальнейшем Лафит продолжал грабить испанские суда в Мексиканском заливе.

В 1836 г. поселился на берегу Миссисипи. Жил в Сент-Луисе и Олтоне. Занимался торговлей порохом. Стал сторонником

равноправия, свободы и справедливости. Финансировал издание книг и брошюр, клеймящих рабство, давал деньги в фонд, занимающийся выкупом чёрных невольников и переселением их в северные Штаты.

ЛЕВАНЕВСКИЙ Сигизмунд Александрович (1902-1937) – советский морской лётчик, Герой Сов. Союза (1934). В Красной армии с 1918 г., участник Гражданской войны. В 1925 г. окончил Севастопольскую школу морских лётчиков, после чего был старшим инструктором и начальником авиашкол в Николаеве и Полтаве. С 1933 г. служил в Главсевморпути. В 1934 г. участвовал в спасении экипажа затонувшего в Чукотском море парохода «Челюскин». В 1936 г. с целью изучения северного воздушного пути между СССР и США совершил перелет на самолете Н-208 по маршруту Лос-Анджелес – Сиэтл – Якутск – Москва протяжённостью 19 тыс. км. В августе 1937 г. вылетел на самолете Н–209 (экипаж 6 чел.) по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Франциско и погиб в Северном Ледовитом океане. Его именем названы остров в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море) и гора на Земле Королевы Мод (Антарктида).

ЛЕВАШОВ Михаил Дмитриевич (1738-1776) – российский мореплаватель, исследователь Алеутских островов и полуострова Аляска, капитан-командор (1773). Окончил Морскую академию. В 1758-1763 гг. служил на БФ, во время Семилетней войны 1756-1763 гг. участвовал в осаде крепости Кольберг. В 1764 г. назначен в Тихоокеанскую экспедицию помощником *П.К. Креницына.* В 1768-1769 гг. на гукоре «Святой Павел» совершил плавание от Камчатки вдоль Алеутских островов до Аляски и обратно. Открыл и описал несколько ранее неизвестных островов, описал участок северного побережья Аляски. После смерти П.К. Креницына (1770) возглавил экспедицию, перевел ее суда в Охотск и в 1771 г. возвратился в Петербург. В 1773 г. ушел в отставку по болезни. Составил географо-этнографическое описание Алеутских островов. Его именем названы мыс на острове Парамушир (гряда Курильских островов, Охотское море), пролив в гряде Курильских островов.

ЛЕВКОВ Владимир Израилевич (1895-1954) – конструктор первых советских судов на воздушной подушке, профессор (1929). Окончил Донской политехнический инст. (1921) и остался в нём на преподавательской работе. В 1926 г. организовал и возглавил Аэродинамическую лабораторию, в которой начал опыты с моделями судов на воздушной подушке (СВП). В 1930 г. назначен директором Новочеркасского авиационного инст., где продолжал свои опыты. С 1934 г. профессор кафедры прикладной аэродинамики Московского авиационного инст. Испытания

первого в мире СВП были начаты летом 1935 г. В 1937 г. в Финском заливе испытывался катер водоизмещением 8,6 т, показавший скорость 73 узла (135,2 км/ч). В 1939 г. возглавил СКБ катеров на воздушной подушке, где под его руководством было построено 15 опытных катеров водоизмещением от 2 до 15 т. Великая Отеч. война прервала работы. После войны Левков продолжал заниматься СВП, оставаясь до 1952 г. главным конструктором, а затем консультантом по судам этого типа.

ЛЕВЧЕНКО Гордей Иванович (1897-1981) – советский военно-морской деятель, адмирал (1944). Украинец. В российском флоте с 1913 г., в советском с 1918 г. Окончил Военно-морское училище (1922) и Курсы усовершенствования высшего начсостава при Военно-морской академии (1930). Участник 1-й мировой (матрос и унтер-офицер) и Гражданской войн. После Гражданской войны занимал различные командные должности на кораблях БФ. С 1928 г. командир эсминца, крейсера, отряда учебных кораблей. В 1932-1933 гг. командовал Каспийской военной флотилией, в 1933-1937 гг. – бригадой линкоров БФ и бригадой эсминцев ЧФ. В 1937 г. назначен начальником штаба, а в 1938 г. – командующим БФ. С 1939 г. заместитель наркома ВМФ. В начале Великой Отечественной войны представитель военно-морского командования на флотах, участвовал в обороне Одессы, Николаева, Севастополя. В 1942-1944 гг. командир Ленинградской, а затем Кронштадтской военно-морской базы. С 1944 г. заместитель наркома ВМФ. После войны командовал 4-м флотом, был заместителем главкома ВМС, заместителем военно-морского министра, главным инспектором ВМФ. С 1956 г. заместитель главкома ВМФ, с 1958 г. в Группе генеральных инспекторов Министерства обороны СССР. С 1960 г. в отставке.

ЛЕГИ Уильям Даниел (1875-1959) – американский военно-морской деятель, адмирал флота (1944). Участник испано-американской 1898 г. и 1-й мировой войн. В 1937-1939 гг. начальник штаба ВМС. Во 2-ю мировую войну с 1942 г. начальник штаба верховного главнокомандующего вооруженными силами США и председатель Комитета начальников штабов (до 1949 г.). Участвовал в работе Ялтинской и Потсдамской конференций.

ЛЕЙФ Эйриксон (ок. 975 - ок. 1022) – исландский викинг. В 1004 г. совершил плавание из Гренландии к берегам Северной Америки. В 1005 г. вернулся в Гренландию. Современная наука официально признала Лейфа первооткрывателем Америки, в 1887 г. в Бостоне ему поставлен памятник.

ЛЕМЕР Якоб (1585-1616) – голландский купец и мореплаватель. В 1615-1616 гг. вместе с *В. Схаутеном* возглавил торговую и исследовательскую экспедицию в Индонезию,

снаряжённую купцами, конкурирующими с голландской Ост-Индской компанией. Огибая Огненную Землю, открыл остров Эстадос, мыс Горн и пролив, названный его именем. В Тихом океане открыл несколько атоллов в архипелаге Туамоту и Тонга, восточный берег острова Новая Ирландия в архипелаге Бисмарка и пять групп мелких островов северо-восточнее от него, а также острова Схаутен около северного побережья Новой Гвинеи. Экспедиция посетила острова Хальмахера и Яву, где Лемер был арестован агентами Ост-Индской компании и отправлен в Голландию. В пути умер.

ЛЕНЦ Эмилий Христианович (1804-1865) – российский учёный с мировым именем, физик и электротехник, член Петербургской АН (1830), один из основателей Российского географического общества(1845) и основоположников российской океанологии. Окончил Дерптский (ныне Тартуский) университет. В 1836 г. возглавил кафедру физики и физической географии Петербургского университета, с 1840 г. – декан физико-математического факультета, с 1863 г. – ректор. Преподавал также в Морском корпусе (1835-1841), в Михайловской артиллерийской академии (1848-1861) и Педагогическом инст. (1851-1859). Ему принадлежат фундаментальные работы в области электромагнетизма. Он установил (1833) правило для определения направления индукционного тока (правило Ленца), экспериментально обосновал (1842) закон Джоуля-Ленца, определяющий зависимость между силой тока, сопротивлением проводника и выделяющимся в нём количеством теплоты. Дал методы расчёта электромагнитов (совм. с *Б.С. Якоби*), открыл обратимость электрических машин и др.

В 1823-1826 гг. участвовал в кругосветном плавании на шлюпе «Предприятие» под командованием *О.Е. Коцебу*. Готовясь к плаванию, сконструировал (совм. с Парротом) батометр – прибор для взятия проб воды с различных глубин – и лебёдку – глубиномер с тормозом для определения момента достижения лотом дна. Во время плавания исследовал температуру, плотность и солёность воды на различных глубинах Мирового океана, установил особенности хода атмосферного давления, объяснил, чем обусловлена солёность воды, указал, что на её солёность преобладающее влияние оказывает испарение. Ленц впервые показал, что течения в Мировом океане возникают не только под действием ветров, но и под влиянием разной плотности воды в высоких и низких широтах, обусловленной различием её температуры, т.е. различием количества солнечного тепла, поступающего в разные широтные зоны океанов. Ленц первым начал заниматься проблемой вековых изменений уровня

Каспийского моря.

ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ (1452-1519) – итальянский живописец, скульптор, архитектор, учёный, инженер. Проявил себя как военный инженер и гидротехник. Заложил основы гидравлики, выявил принцип равновесия жидкости в сообщающихся сосудах. Занимался вопросом распространения звука в воде. Первым спроектировал подводную лодку и предложил проект танка, сконструировал летательный аппарат и парашют. В рукописях (ок. 7 тыс. листов) найдено первое изображение шлюза. Раскрыл оптическую природу бинокулярного зрения. В сфере механики пытался определить коэффициент трения и скольжения, исследовал сопротивление материалов. В художественных произведениях создал образ гармоничного человека.

ЛЕОНОВ Виктор Николаевич (1916-г.с. неизв.) – российский сов. военный моряк, дважды Герой Сов. Союза (1944, 1945), капитан 2-го ранга (1952). В Военно-морском флоте с 1937 г. Окончил Высшее военно-морское училище (1950). Во время Великой Отечественной войны на Северном флоте. С декабря 1942 г. заместитель командира разведотряда по политической части, с мая 1944 г. командир разведотряда. Звание Героя Сов. Союза присвоено за отличное выполнение боевых заданий в тылу противника в Заполярье. С августа 1945 г. командир отряда особого назначения Тихоокеанского флота. За отличия в боях при высадке морских десантов на восточное побережье Северной Кореи и захват портов Юка, Расин и Сейсин награждён второй медалью «Золотая Звезда». После войны в центральном аппарате ВМФ. С 1956 г. в запасе и отставке.

ЛИСАНДР (г.р. неизв. - 395 до н. э.) – спартанский флотоводец и полководец. В последний период Пелопоннесской войны 431-404 гг. между Афинами и Спартой (Древняя Греция) одержал победы над афинским флотом при Эгоспотамах (405) и у мыса Нотий (407) После осады в 405-404 гг. взял Афины, ликвидировал там демократический строй и навязал афинянам олигархическое правление. Погиб в сражении с беотийцами в Коринфской войне.

ЛИ СУН СИ (1545-1598) – корейский флотоводец, национальный герой. Во время вторжения японских феодалов в 1592-1598 гг. в Корею нанёс сокрушительные удары японскому флоту. Погиб во время сражения в районе Норянчжина, результатом которого был разгром японского флота объединёнными корейским и китайским флотами.

ЛИСЯНСКИЙ Юрий Фёдорович (1773-1837) – российский мореплаватель, участник первого российского кругосветного

плавания, капитан 1-го ранга. Украинец, родом из Нежина. Окончил Морской корпус (1786). Служил на БФ, участвовал в российско-шведской войне 1788-1790 гг. В 1793-1799 гг. служил волонтёром на кораблях английского флота, участвовал в боевых действиях против французов и пиратов у берегов Северной Америки, Южной Африки, Вест-Индии, Индии. После возвращения в Россию (1800) служил на БФ командиром фрегата. Перевёл книгу *Д. Клерка* «Движение флотов» (ч. 1-2, 1803), в которой обосновывались принципы морского боя. В 1803-1806 гг. участвовал в первой российской кругосветной экспедиции на кораблях «Надежда» и «Нева» в качестве командира «Невы». Начальником экспедиции и командиром «Надежды» был *И.Ф. Крузенштерн*. Значительную часть пути Лисянский прошёл самостоятельно по своему маршруту. Более года плавал у сев.-зап. берегов Америки, обследовал остров Кадьяк, устья ряда рек, Аляскинский и Бристольский заливы. Лисянский открыл острова в архипелаге Александра и один из Гавайских островов, названный его именем. На обратном пути впервые в истории мореплавания совершил переход без захода в порты от Кантона (Китай) до Портсмута (Англия) за 142 дня. В августе 1806 г. экспедиция вернулась в Кронштадт. Экспедиция проложила новый путь к российским владениям на Камчатке и Аляске, обследовав обширные малоизвестные районы Тихого океана. На протяжении всего плавания Лисянский проводил океанографические исследования. Особую ценность имеют его наблюдения за скоростью и направлением морских течений, ветрами, плотностью, солёностью и температурой воды на различных глубинах, давлением атмосферы в различных районах Мирового океана и др. явлениями природы. Он открыл межпассатные противотечения в Атлантическом и Тихом океанах и нанёс их на карты морских течений. Океанографические наблюдения, проведённые Лисянским во время плавания, положили начало новой науке – океанографии, изучающей процессы и явления, происходящие в Мировом океане. За время плавания были произведены астрономические определения географических координат посещённых пунктов и указаны наиболее удобные гавани, на карту мира нанесены новые острова, рифы, бухты и мысы. Лисянский исправил многочисленные неточности на морских картах, убрав с них якобы открытые иностранными мореплавателями острова. Был собран обширный этнографический материал. Результаты плавания опубликовал в книгах «Путешествие вокруг света в 1803-1806 годах… на корабле «Нева» (1812) и «Собрание карт и рисунков, принадлежащих к путешествию … Юрия Лисянского на корабле «Нева» (1812).

Книги издал за свой счёт, т.к. издать его труды Адмиралтейство отказалось. Оскорблённый мореплаватель, совершивший научный и профессиональный подвиг, в 1809 г. в возрасте 36 лет вышел в отставку и решил больше не возвращаться на военно-морскую службу. Его именем названы залив, мыс, полуостров, пролив и река в архипелаге Александра (Северная Америка, Тихий океан), бухта в заливе Аляска (Тихий океан), остров (Гавайские острова, Тихий океан), подводная гора и полуостров в Охотском море.

ЛИТКЕ Фёдор Петрович (1797-1882) – российский мореплаватель и географ, исследователь Арктики, член-корр. (1829), почётный член (1855) и президент (1864-1882) Петербургской АН, адмирал (1855). Флотскую службу начал в 1813 г. гардемарином и вскоре был произведён в мичманы. В 1817-1819 гг. участвовал в кругосветном плавании на шлюпе «Камчатка» под командованием *В.М. Головнина*. В 1821-1824 гг. руководил экспедицией по исследованию западного побережья Новой Земли и островов Баренца, Мурманского побережья до Варангер-фиорда, восточной части Баренцева и Белого морей. В 1826-1829 гг. возглавил кругосветную экспедицию на шлюпе «Сенявин», который, выйдя из Кронштадта, пересёк Атлантический океан, обогнул Южную Америку через пролив Дрейка и направился на север в Русскую Америку. В 1827 г. экспедиция посетила Камчатку, остров Гуам (Марианские острова), Каролинские острова и снова повернула на Камчатку в Берингово море. В 1828 г. шлюп пошёл на юг, пересёк Индийский океан, обогнул Африку и в 1829 г. возвратился в Кронштадт. В ходе экспедиции Литке собрал обширный материал по океанографии, метеорологии, навигации, описал западное побережье Берингова моря, острова Прибылова, Бонин, Каролинские острова (открыл 12 островов), составил комплексную характеристику Берингова моря с его побережьями и островами. Литке принадлежит идея создания первого в России приливомера (1839), установленного в 1841 г. на берегах Северного Ледовитого и Тихого океанов. Он был главным организатором в 1845 г. Российского географического общества и первым его вице-председателем в 1845-1850 и 1857-1872 годах. С 1846 г. возглавил Морской ученый комитет. В 1850-1857 гг. был военным губернатором и командиром Ревельского (ныне Таллиннского) и Кронштадтского портов. С 1885 г. член Гос. совета.

Свои путешествия описал в книгах: «Четырёхкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821-1824 годах» (1828) и «Путешествие вокруг света… на военном шлюпе «Сенявин» в 1826-1829 годах»

(1834-1836). В 1873 г. в честь Литке Российское географическое общество учредило Большую золотую медаль. Литке был членом-корр. Парижской АН и почётным членом многих российских и зарубежных научных обществ. В 1866 г. возведён в графское достоинство. Именем Литке названы многие географические объекты в Белом, Карском, Баренцевом, Беринговом и Охотском морях, а также в Тихом океане.

ЛОБЕФ Макс (1864 - г.с. неизв.) – французский конструктор в области подводного кораблестроения. Окончил Политехническую школу в Париже (1887) и начал службу во флоте. С 1896 г. увлёкся подводными лодками. В 1897 г. разработал проект так называемой автономной ныряющей подводной лодки «Нарвал», ставшей знаменательной вехой в истории подводного кораблестроения. Основное достоинство «Нарвала» – автономность, независимость от баз, куда обычные подводные лодки были вынуждены возвращаться для зарядки аккумуляторных батарей. Лобеф оснастил «Нарвал» раздельными энергетическими установками: электродвигателем с питанием от аккумуляторной батареи для подводного хода и паросиловой установкой для надводного хода. Предусматривалось использование паровой машины для вращения гребного электродвигателя в генераторном режиме для зарядки аккумуляторной батареи. Это была первая двухкорпусная подводная лодка. Цилиндрический корпус, в котором размещались энергетическая установка, оборудование и экипаж, был заключён во второй наружный корпус. Такая конструкция позволяла придавать внутреннему корпусу оптимальную форму, обеспечивающую его прочность, а наружному корпусу, непроницаемому для забортной воды, – наиболее благоприятную форму для того, чтобы снизить сопротивление и обеспечить наилучшие мореходные качества. Не испытывающая давления воды обшивка наружного корпуса была тонкой и лёгкой. В 1906 г. Лобеф принял решение целиком посвятить себя проектированию подводных лодок и вышел в отставку.

Дважды он посещал Россию: в 1898 г. изучал вопросы применения нефти в качестве топлива для двигателей подводных лодок, а в 1908 г. представил в российское Адмиралтейство заказанный ему проект линии береговой обороны побережья.

ЛОВЕЛЛ Джеймс (1928 - неизв.) – космонавт США, капитан 1-го ранга. Свершил полёты на космических кораблях «Джемини-7» (дек. 1965) и «Джемини-12» (ноябрь 1966), полёты к Луне осуществил на космических кораблях «Аполлон-8» (дек. 1968) и «Аполлон-13» (апр. 1970).

ЛОМОНОСОВ Михаил Васильевич (1711-1765) – российский

учёный-естествоиспытатель, астроном и геофизик, географ и историк, поэт и художник, академик Петербургской АН (1745). Окончил Славяно-греко-латинскую академию в Москве (1735), в 1736-1741 гг. учился в Германии. С 1758 г. возглавил Географический департамент, участвовал в создании «Атласа Российского». В 1759 г. написал книгу «Рассуждение о большой точности морского пути», в которой предложил ряд навигационных инструментов и методов астрономических определений судна в море.

Изобрёл измеритель морского течения, секстан с искусственным горизонтом, самопишущий компас, приборы для определения направления и скорости течения, дрейфа судна с учётом килевой качки, инструмент для точного нахождения полуденной линии, оптический инструмент для подводных наблюдений, механический лаг-вертушку для установления числа пройденных миль и др. Обосновал политическую и хозяйственную важность для России освоения Северного морского пути. Предложил проект исследования арктических морей. Исследовал морские льды и дал их классификацию, создал теорию дрейфа льдов в Северном Ледовитом океане.

В 1764 г. написал книгу «О северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану». По инициативе Ломоносова в 1764 г. была организована экспедиция, имевшая целью пройти Северным Ледовитым океаном на Камчатку, но из-за тяжёлой ледовой обстановки достигла только архипелага Шпицберген. Многие мореходные инструменты для экспедиции были изготовлены по проектам Ломоносова в мастерской Петербургской АН. Он сам обучал штурманов обращению с приборами и инструментами. Именем Ломоносова названо много географических объектов, среди них город на берегу Финского залива, горы на Шпицбергене (Баренцево море), подводный хребет в Северном Ледовитом океане, горы на Земле Королевы Мод (Антарктида).

ЛУХМАНОВ Дмитрий Афанасьевич (1867-1947) – российский сов. капитан дальнего плавания, писатель-маринист, Герой Соц. Труда. Окончил Керченские мореходные классы (1884). Плавал матросом, штурманом и капитаном на различных судах в Балтийском, Средиземном, Чёрном и Каспийском морях, Атлантическом, Индийском и Тихом океанах. В 1914-1917 гг. служил в Японии агентом российского торгового флота. В 1923 г. парусное судно «Товарищ» под командованием Лухманова совершило плавание в Англию, а в 1926-1927 гг. в Южную Америку. В дальнейшем находился на преподавательской работе.

Написал учебные пособия: «Руководство по морской практике» (1903), «Парусные суда. Краткий исторический очерк»

(1941), «Вооружение парусно-моторных судов» (1943), «Морская практика для юнг» (1943) и др. Его художественные произведения созданы на основе личных впечатлений: «Морские рассказы» (1903), «На суше и на море» (сб. стихов, 1911), «Штурман дальнего плавания» (1931), «Под парусами. Воспоминания капитана» (1948, посм. изд.), «Солёный ветер. Жизнь моряка» (1958) и др.

ЛЮЛЬКА Архип Михайлович (1908-1984) – советский конструктор авиационных двигателей, пионер турбореактивного двигателестроения, академик АН СССР (1968), Герой Соц. Труда (1957). Украинец. Окончил Киевский политех. инст. (1931). Работал на предприятиях авиационной промышленности в Харькове, Ленинграде и Москве, одновременно до 1939 г. преподавал в Харьковском авиационном инст. С 1946 г. генеральный конструктор авиационных двигателей, позднее – генеральный конструктор по авиационной технике. С 1954 г. профессор Московского авиационного инст. В 1939-1941 гг. разработал конструкцию первого в мире двухконтурного турбореактивного двигателя (ТРД). Под его руководством создана серия мощных ТРД для самолётов со сверхзвуковой скоростью, исследованы оптимальные режимы их действия, а также новые энергетические вещества. Гос. премия СССР (1948, 1951), Ленинская премия (1976).

ЛЮТЬЕНС Гюнтер (1889-1941) – немецкий военно-морской деятель, адмирал (1940). Окончил Военно-морское училище (1910), в 1913 г. стал лейтенантом. Участвовал в 1-й мировой войне. В 1929 г. возглавил 1-ю флотилию торпедных катеров. В 1934 г. стал командиром крейсера «Карлсруэ». В 1936 г. возглавил Управление личного состава верховного командования ВМС. С 1938 г. командовал всеми разведывательными силами флота. Участвовал в минировании английских вод. В 1940 г. стал командующим флотом. В марте 1941 г. Лютьенс, командуя отрядом кораблей, потопил в Северной Атлантике 13 английских судов. 18 мая 1941 г., командуя отрядом, состоящим из линкора «Бисмарк» и тяжёлого крейсера «Принц Ойген», вышел из Гдыни (Польша) на Атлантические коммуникации Великобритании. Корабли были обнаружены 21 мая в норвежских шхерах английской воздушной разведкой. 24 мая в бою в Датском проливе «Бисмарк» потопил английский линейный крейсер «Худ». Другие английские корабли (линкор и 6 эсминцев) продолжали преследование отряда Лютьенса. «Принц Ойген», оторвавшись от преследования пошёл в Брест (Франция). 27 мая 1941 г. «Бисмарк» был потоплен английским и ВМС торпедами в 450 милях к юго-западу от Бреста, на нём погиб почти весь экипаж,

Лютьенс и его штаб. Спаслось лишь 110 человек.

ЛЯХНИЦКИЙ Валериан Евгеньевич (1885-1960) – российский сов. учёный в области гидротехники, проектирования и эксплуатации портовых сооружений, профессор (1921), доктор технических наук (1936), действительный член Академии строительства и архитектуры СССР (1957). Окончил Петербургский инст. инженеров путей сообщения (1910) и остался в нём на преподавательской работе на кафедре «Портовые сооружения». В 1930 г. участвовал в создании Ленинградского (Петербургского) инст. инженеров водного транспорта, где бессменно руководил кафедрой «Порты». В 1937-1947 гг. был деканом факультета водных путей и портов. Педагогическую и научную деятельность совмещал с практической работой. В 1915 г. руководил портовыми изысканиями в устье Северной Двины и на Мурманском побережье, в 1919-1930 гг. – в Финском заливе и Балтийском море. Принимал участие в проектировании и реконструкции многих морских и речных портов, в том числе Ленинградского, Мурманского, Архангельского, Бакинского, Красноводского, Сочинского, портов в Арктике и на Сахалине.

Автор монографий и учебников: «Исследование устья реки Невы и вершины Финского залива в отношении портостроения…» (1923), «Морские порты» (учебник, 1932), «Основы проектирования морских портов» (1952) и др.

М

МАГЕЛЛАН Фернан (ок. 1480-1521) – испанский мореплаватель, практически доказавший шарообразность Земли и наличие единого Мирового океана. По происхождению португалец. Служил в португальском флоте офицером, участвовал в португальских экспедициях (1505-1512) в Индийский океан, дважды доходил до Малакки (Малайзии). Разработал проект экспедиции к Молуккским островам западным путем и предложил его португальскому королю, который его отклонил. В 1517 г. этот проект был принят испанским королём и Магеллан в 1519-1521 гг. на 5-ти кораблях совершил первое в истории кругосветное плавание. В октябре 1520 г., обогнув Южную Америку, вошёл в пролив, позднее названный Магеллановым. В ноябре 1520 г. он с уцелевшими 3-мя кораблями вышел в океан, названный им Тихим. В марте 1521 г. экспедиция достигла Марианских, а затем Филиппинских островов, где Магеллан был убит в схватке с местными жителями. Экспедицию завершил один из оставшихся кораблей – «Виктория» во главе с Х.С. Элькано, который в сентябре 1522 г. прибыл в Испанию. Магеллан открыл побережье Южной Америки к югу от реки Ла-Платы, пролив, отделяющий остров Огненная Земля от континента, Патагонскую Кордильеру и остров Гуам (Тихий океан). Плавание Магеллана описано его спутником Антонио Пигафеттой в книге «Путешествие Магеллана». Его именем названы две галактики – Магеллановы облака (Большое и Малое), которые видны на небе в Южном полушарии невооружённым глазом в созвездиях Золотой Рыбы и Тукана.

МАЗУРЕНКО Алексей Ефимович (1917-2004) – советский военно-морской лётчик, дважды Герой Сов. Союза (1942, 1944), генерал-майор авиации (1962). Украинец. В ВМФ с 1938 г. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище (1940), Курсы усовершенствования комсостава ВВС ВМФ (1943), Высшие офицерские лётно-тактические курсы авиации ВМФ (1949), Военно-морскую академию (1952). В период Великой Отечественной войны лётчик-истребитель, затем в штурмовой авиации. С 1944 г. командир штурмового авиаполка. Совершил около 300 боевых вылетов, потопил лично 8 кораблей противника и 22 в составе группы. После войны командовал авиационным полком и дивизией, работал в центральном аппарате и вузах ВМФ. С 1972 г. в запасе и отставке.

МАКАРОВ Степан Осипович (1849-1904) – российский

флотоводец, океанограф, изобретатель, кораблестроитель, исследователь Босфора, Тихого океана и Арктики, вице-адмирал (1896). Окончил Морское училище в Николаевске-на-Амуре (1865). До июля 1867 г. служил на Тихоокеанской эскадре, в 1867-1876 гг. – на БФ. В 1869 г. произведён в мичманы, в 1871 г. – в лейтенанты. В октябре 1876 г. назначен на ЧФ. Во время российско-турецкой войны 1877-1878 гг. впервые в мире применил торпеды и катера для минных атак боевых кораблей. В ночь на 26 января 1878 г. атаковал торпедами турецкий сторожевой пароход «Интибах» на Батумском рейде и потопил его.

В 1881-1882 гг. исследовал гидрологические особенности пролива Босфор и опубликовал книгу «Об обмене вод Чёрного и Средиземного морей» (1885), удостоенную премии Петербургской АН. В 1883 г. назначен на БФ, с 1885 г. командир корвета «Витязь». В 1886-1889 гг. совершил на корвете «Витязь» кругосветное плавание, во время которого проводил океанографические исследования в Тихом океане. По результатам исследований опубликовал труд «Витязь» и Тихий океан» (в 2-х томах, 1894), ставший классикой российской океанологической науки.

В январе 1890 г. произведён в контр-адмиралы и назначен младшим флагманом БФ, а в 1891 г. – главным инспектором морской артиллерии. Изобрёл бронебойные наконечники для артиллерийских снарядов. С 1894 г. командует Средиземноморской эскадрой, во главе которой совершил второе кругосветное плавание (1894-1896). В 1896 г. произведён в вице-адмиралы и утверждён в должности старшего флагмана 1-й флотской дивизии БФ. В 1897 г. вместе с *Д.И. Менделеевым* разработал проект первого в мире мощного ледокола «Ермак» и руководил его постройкой в Англии. В 1899 г. осуществил плавание на ледоколе «Ермак» к острову Шпицберген, а в 1901 г. к острову Новая Земля и к архипелагу Земля Франца-Иосифа. С 1899 г. главный командир Кронштадтского порта и военный губернатор Кронштадта. 22 февраля 1904 г. назначен командующим флотом в Тихом океане. 8 марта 1904 г. прибыл в Порт-Артур, а 13 апреля 1904 г. погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на японской мине. Макаров автор свыше 50-ти крупных научных работ по военно-морской тактике, кораблестроению, артиллерии, минному делу, гидрографии, непотопляемости и живучести корабля и др. вопросам. Его именем назван город на острове Сахалин и географические объекты в Охотском, Карском и Баренцевом морях, в Тихом и Северном Ледовитом океанах, Антарктиде.

МАК-КЛИНТОК Френсис Леопольд (1819-1907) – английский мореплаватель, исследователь Арктики, адмирал (1884). В 1848-1854 гг. участвовал в 3-х экспедициях к Канадскому Арктическому архипелагу в поисках пропавшей экспедиции *Д. Франклина*. На острове Бичи нашёл первый зимний лагерь Д. Франклина. Проник до островов Мелвилла и Принс-Патрика. Своё 4-е плавание (1857-1859) предпринял на судне «Фокс» по поручению жены Д. Франклина. В архипелаге Земля Короля Вильгельма на острове Кинг-Уильям обнаружил имущество и останки членов экспедиции Д. Франклина, а также письменное сообщение в металлической банке, которое содержало объяснение причин гибели экспедиции. О своём плавании на судне «Фокс» написал книгу, опубликованную в 1860 г. Именем Мак-Клинтока названы остров в архипелаге Земля Франца-Иосифа, бухта на северном побережье Земли Гранта, гора в Антарктиде, пролив между островами Виктория и Принца Уэльского, мыс на острове Принс-Патрик.

МАК-КЛУР Роберт Джон (1807-1873) – английский мореплаватель, исследователь Арктики, завершивший открытие Северо-Западного прохода из Атлантического океана в Тихий. В 1848-1853 гг., командуя кораблём «Инвестигейтор», принимал участие в поисках пропавшей экспедиции *Д. Франклина* в районе Канадского Арктического архипелага. В 1850 -1852 гг. прошёл через Берингов пролив и море Бофорта в Северный Ледовитый океан до острова Банкс, открыл его южный и западный берега и проливы, отделяющие его от островов Виктория и Мелвилл. В 1853 г. покинул затёртое во льдах судно. В 1854 г. на санях дошёл до пролива Мелвилла и, обследовав последний отрезок Северо-Западного прохода, вышел к морю Баффина, после чего вернулся на родину. Оставленное экипажем судно долгое время дрейфовало вместе со льдами и только через 57 лет вышло на чистую воду.Именем Мак-Клура назван пролив между островами Банкса на юге и Принс-Патрик и Мелвилл на севере, а также мыс на острове Банкса.

МАЛИНИН Борис Михайлович (1889-1949) – российский сов. кораблестроитель, доктор технических наук, профессор. Окончил кораблестроительное отделение Петроградского (ныне Петербургского) политех. инст. (1914). Работал на Балтийском заводе в техническом бюро подводного плавания, строил подводные лодки типа «Барс». В 1915 г. назначен строителем подводных лодок в Ревеле (ныне Таллинн). Во время Гражданской войны руководил ремонтом подводных лодок и переводил их с Балтийского моря на Каспийское. В 1925 г. возглавил первое советское техническое бюро по проектированию и строительству

подводных лодок. В 1925-1939 гг. им были разработаны проекты подводных лодок типа «Д», «Щ» и «М», которые успешно действовали в годы Великой Отечественной войны. Они отличались высокими тактико-техническими данными и эксплуатационными характеристиками. Малинин исследовал проблемы устойчивости движения. Большое внимание уделял подготовке кадров кораблестроителей. С 1940 г. преподавал в Ленинградском (ныне Петербургском) кораблестроительном инст., с 1948 г. заведовал кафедрой «Проектирование судов». Автор теоретических трудов и пособий по кораблестроению. Гос премия СССР (1943).

МАЛЫГИН Степан Гаврилович (г.р. неизв. - 1764) – российский исследователь Арктики, капитан-командор (1762). Окончил Московскую школу математических и навигацких наук (1717). В 1717-1735 гг. служил на БФ. Составил первое российское руководство по навигации «Сокращённая навигация по карте де-Редукцион» (1733). С 1736 г. начальник западного отряда 2-й Камчатской экспедиции. В 1736-1737 гг. описал и составил карты побережья Северного Ледовитого океана от реки Печора до реки Обь. Во время российско-шведской войны 1742-1743 гг. командовал кораблём. С 1754 г. капитан порта в Риге. Его именем названы мыс на острове Белом и пролив, отделяющий остров Белый от полуострова Ямал (Карское море).

МАН Иван Александрович (1903-1982) – советский капитан дальнего плавания, полярник. Окончил Ленинградский морской техникум (1929). В 1926-1927 гг. боцманом парусного учебного судна «Товарищ» совершил плавание в Южную Америку. С 1929 г. служил штурманом на торговых судах, участвовал в арктических плаваниях. В 1936 г. капитан парохода «Правда», который совершил сквозной переход Северным морским путём. С 1941 г. командовал судами на Дальнем Востоке. С 1943 г. служил на Черном море, был капитаном пассажирских лайнеров «Украина» (с1945) и «Россия (с 1951). С 1955 г. был первым капитаном флагмана научно-исследовательского Антарктического флота СССР дизель-электрохода «Обь», трижды водил его к берегам Антарктиды, высадил там участников 1-й советской антарктической экспедиции (1956), регулярно доставлял грузы на научно-исследовательские станции. В 1957-1958 гг. совершил 310-дневное кругосветное плавание с научной экспедицией на борту «Оби». Впоследствии командовал рядом судов в антарктических рейсах. Похоронен на острове Буромского возле станции Мирный в Антарктиде согласно его завещанию.

МАРИНЕР Вильям (1790-1860) – английский мореплаватель и путешественник. На флоте с 1808 г. Совершил ряд

географических и этнографических экспедиций на острова Индийского и Тихого океанов. В 1815-1820 гг. жил на островах Тонга. Собранные материалы о нравах, обычаях, преданиях местных жителей, а также сведения моряка Хиггинса, который до приезда Маринера уже прожил там 3 года, легли в основу его капитального труда «Рассказ о туземцах островов Тонга» (1821-1822). Эта работа Маринера послужила одним из источников для написания Д.Г. Байроном поэмы «Остров» (1823).

МАРИНЕСКО Александр Иванович (1913-1963) – советский моряк-подводник, капитан 3-го ранга (1942), Герой Сов. Союза (1990, посмертно). По происхождению украинец. Окончил школу юнг (1929) и Одесское мореходное училище (1933). В ВМФ с 1933 г. Служил на БФ штурманом на подводной лодке Щ-306 (1934-1937), командиром подводных лодок М-96 (1938-1942) и С-13 (1943-1945). В годы Великой Отечественной войны боевых успехов добились 128 советских командиров-подводников. Среди них первое место по суммарному тоннажу потопленных кораблей и судов противника занимает Маринеско. На его счету два транспортных судна, суперлайнер и вспомогательный крейсер. Общее водоизмещение потопленных им вражеских судов составляет 52880 тонн, что по водоизмещению равно почти одной шестой части потопленных подводниками Балтики судов. 30 января 1945 г. в Данцингской бухте тремя торпедами потопил суперлайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением 25480 тонн, на борту которого находилось более 7 тысяч солдат и офицеров, в т.ч. около 1300 подводников. Мировая пресса назвала потопление лайнера «атакой века». 10 февраля 1945 г. на подходе к Данцингской бухте двумя торпедами потопил вспомогательный крейсер «Генерал Штойбен» водоизмещением 14660 тонн (более 3500 солдат и офицеров). Потопление двух крупных транспортов со многими тысячами военнослужащих и подводниками, подготовленными для неограниченной войны на море, было значительным событием. Однако подвиг Маринеско не был оценён по заслугам, хотя он и был представлен к званию Героя Сов.Союза. За проступки в поведении был снижен в звании до старшего лейтенанта и в ноябре 1945 г. уволен в запас. Работал в Ленинградском пароходстве и на заводе. По многочисленным ходатайствам в 1960 г. был восстановлен в звании капитана 3-го ранга, а в 1990 г. ему посмертно было присвоено звание Героя Сов. Союза.

МАРКЕ Альберт (1875-1947) – французский живописец-пейзажист, в творчестве которого значительное место занимала морская тематика. Окончил Школу изящных искусств в Париже (1898). Его пейзажи отличаются лаконизмом рисунка, чёткой

композицией, широтой пространства. Большинство картин посвящено изображению моря и портовых городов: «Гамбургский порт» (1909), «Мост Сен-Мишель в Париже» (1912) и др.

МАРКЕМ Альберт Хастингс (1841-1918) – английский мореплаватель, исследователь Арктики. В 1875-1876 гг., командуя пароходом «Алерт», принимал участие в экспедиции *Д.С. Нерса*, провёл судно в Северный Ледовитый океан до 82°24′ с.ш. Экспедиция нанесла на карту большую часть побережья моря Линкольна, открыла самую северную точку Канадского Арктического архипелага – мыс Колумбия. В 1876 г. санный отряд Маркема пытался достичь Северного полюса, начав путь от Земли Гранта, но достиг только 83°20′26′ с.ш. В 1901-1904 гг. предпринял несколько исследовательских плаваний в пролив Дейвиса, Гудзонов залив, пролив Ланкастер и к Новой Земле. О своих плаваниях написал три книги (1874, 1878, 1879). Именем Маркема названы две бухты - Маркем и Маркем-Инлет и гора в Антарктиде.

МАРЛОУ Уильям (1740-1813) – английский художник-маринист. Учился в Академии художеств в Лондоне. Морские пейзажи писал в Италии (1765-1768) и в Англии вблизи Лондона. Для пейзажей Марлоу характерна передача спокойных тонов морской стихии, детальное изображение морских судов, человеческих фигур, приморской перспективы. Наиболее известны картины: «Приморский вид», «Морской пейзаж», «Отправление рыбаков», «Морской порт на закате» и др.

МАРШАЛЛЬ Вильгельм (1886-1976) – немецкий флотоводец, генерал-адмирал. Служить на флоте стал в 1906 г. кадетом, в 1909 г. получил чин лейтенанта. Служил на различных кораблях. В 1916 г. стал подводником, командовал подводными лодками, потопил несколько кораблей Антанты. После 1-й мировой войны был начальником штаба морских операций, командиром линкоров «Гессен» и «Адмирал Шеер». К началу 2-й мировой войны командовал всеми линкорами. В октябре 1939 г. вице-адмирал Маршалль стал командующим флотом. В июне 1940 г. отряд кораблей под командованием Маршалля в составе линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжёлого крейсера «Адмирал Хиппер», 4 эсминцев и танкера «Дитмаршен» вышел в Норвежское море. Он уничтожил английский авианосец «Глориус» и два эсминца. Однако линкор «Шарнхорст» был торпедирован английским эсминцем и получил значительные повреждения. После этой операции из-за трений с командованием был смещён с поста командующего флотом и заменён вице-адмиралом *Г. Лютьенсом*. В дальнейшем он до конца войны не получал должности соответствующей его рангу. В 1945 г. попал в

плен к союзникам по антигитлеровской коалиции, был осуждён и заключён в тюрьму, из которой его освободили в 1947 г. Написал ряд работ по морской истории и стратегии.

МАТИСЕН Фёдор Андреевич (1872-1921) – российский гидрограф, исследователь Арктики, капитан 1-го ранга (1915). Окончил Морской кадетский корпус (1897). В 1899 г. участвовал в Шпицбергенской градусной экспедиции, в 1900-1903 гг. – в Российской полярной экспедиции АН, возглавлявшейся *Э.В. Толлем*. В 1904-1905 гг. служил на крейсере «Жемчуг» и участвовал в Цусимском морском сражении с японцами. Был организатором и участником гидрографической экспедиции 1910-1915 гг. по изучению Северного Ледовитого океана. В 1919 г. руководил гидрографической экспедицией в устья рек Лена и Оленёк. Исследовал бухту Тикси и доказал её пригодность для строительства морского порта. Его именем названы пролив в архипелаге Норденштельда (Карское море) и мыс в шхерах Минина (Карское море).

МАТУСЕВИЧ Николай Николаевич (1879-1950) – российский сов. гидрограф-геодезист, профессор (1931), доктор физико-математических наук (1935), инженер-вице-адмирал (1943). Окончил Морской кадетский корпус (1899). Служил на ЧФ и Тихоокеанской эскадре. В 1904 г. окончил Морскую академию, в 1909 г. – Петербургский университет. В 1911-1931 гг. руководил гидрографическими работами на Белом, Баренцевом и Карском морях. В 1931-1947 гг. преподавал в Военно-морской академии. С 1935 г. председатель отделения географии и картографии Географического общества СССР, с 1947 г. – его вице-президент. Автор многих работ по вопросам гидрографии и кораблевождения, прикладной математики, небесной механики, теории ошибок и картографии. Его именем названы бухта и полуостров в Карском море, залив в Баренцевом море, фиорд в море Лаптевых и ледник в Антарктиде.

МАТЮШЕНКО Афанасий Николаевич (1879-1907) – российский военный моряк, один из руководителей восстания на броненосце «Потёмкин» в 1905 г., унтер-офицер. Украинец. Служил на ЧФ. После ухода броненосца в Румынию эмигрировал в Швейцарию. Участвовал в революционном движении за границей. В 1907 г. приехал в Одессу. Арестован и казнён в Севастополе. Его именем названа бухта в Севастополе.

МАТЮШКИН Фёдор Фёдорович (1799-1872) – российский мореплаватель, исследователь Арктики, адмирал (1867). Окончил Царскосельский лицей (1817). В 1817-1819 гг. волонтёром совершил кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка» под командованием *В.М.Головнина*. В 1820-1824 гг. участвовал в

арктической экспедиции *Ф.П. Врангеля*. Описал и положил на карту остров Четырёхстолбовой, обследовал побережье Северной Сибири от устья реки Колымы до Берингова пролива. В 1825-1827 гг. на шлюпе «Кроткий» под командованием Ф.П. Врангеля совершил своё второе кругосветное плавание. В 1828-1849 гг. плавал на Средиземном и Чёрном морях. Участвовал в российско-турецкой войне 1828-1829 гг. С 1858 г. председатель Морского учёного комитета. Его именем названа гора на острове Врангеля (Чукотское море) и мыс в Чаунской губе (Восточно-Сибирское море).

МАЦИЕВИЧ Лев Макарович (1877-1910) – российский кораблестроитель и авиаконструктор, один из первых лётчиков России, капитан. Украинец. Окончил Харьковский технологический инст. (1901), Морскую академию (1906), Специальные курсы офицеров подводного плавания (1907). С 1901 г. ведущий инженер при строительстве крейсера «Очаков» и броненосца «Иоанн Златоуст» на Лазаревской верфи в Севастополе. В 1904 г. разработал проект бонового заграждения для защиты Севастопольского рейда, в 1905 г. предложил два проекта противоминных заграждений. С 1908 г. служил в Морском техническом комитете помощником начальника конструкторского бюро. Здесь он разработал проект защиты боевых кораблей от атак торпедами и стал одним из первых разработчиков проблемы применения авиации в военно-морском флоте. В 1909 г. был назначен в Отдел воздушного флота, где разработал один из первых проектов гидросамолёта и первым в мире предложил проект корабля-авианосца для 25 самолётов, их взлёта с палубы с помощью катапульты и торможения сетками при посадке. В 1910 г. его командируют во Францию для изучения авиационного дела, приёмки заказанных самолётов и двигателей, организации обучения российских офицеров и мотористов в авиационных школах. Мациевич принимал деятельное участие в создании российского подводного флота, был автором 14 проектов подводных лодок. Внёс значительный вклад в теорию и практику использования военно-воздушных сил. Погиб 7 октября 1910 г. во время полёта, выпав из разрушившегося в воздухе самолёта «Фарман-4». Это была первая авиационная катастрофа в России.

МЕЛВИЛЛ Герман (1819-1891) – американский писатель, творчество которого посвящено морской тематике. В 1839-1844 гг. служил матросом на китобойных судах и кораблях американских ВМС. В 1849 г. опубликовал автобиографическую морскую повесть «Редберн» и аллегорию «Марди». В повести «Белая куртка» (1850) показан жестокий режим по отношению к

матросам на военных кораблях США. В 1851 г. создал социально-философский роман «Моби Дик, или Белый кит». В центре романа – полуфантастическая погоня за Белым китом, олицетворяющая борьбу Добра и Зла. Роман насыщен многочисленными эпизодами из нелёгкой жизни моряков и яркими описаниями моря. Посмертно опубликована морская повесть «Билли Бад» (1924). В 20-е годы 20-го столетия признан классиком американской литературы. Его именем названы залив моря Баффина (зап. берег Гренландии), остров в Тиморском море (у берегов Австралии), остров и полуостров в Канадском Арктическом архипелаге, озеро на полуострове Лабрадор.

МЕНДАНЬЯ ДЕ НЕЙРА Альваро (1541 или 1545-1595) – испанский мореплаватель. Совершил два плавания на запад от Перу (Южная Америка) с целью открытия новых земель и новых морских путей. Во время первого плавания в 1567-1569 гг. открыл все крупные острова из группы Соломоновых островов, кроме острова Бугенвиль, а на обратном пути атолл в Маршалловых островах и остров Уэйк. Во время второго плавания в 1595 г. открыл четыре острова из группы Маркизских островов и острова Санта-Крус, в т.ч. остров Ндени, где и умер.

МЕНДЕЛЕЕВ Василий Дмитриевич (1886-1922) – российский кораблестроитель, изобретатель. Сын *Д.И. Менделеева*. В 1908-1916 гг. работал конструктором на петербургских судостроительных заводах, руководил разработкой проектов подводных лодок, минных заградителей и др.кораблей. В 1911-1915 гг. работал над проектом танка. Ряд технических решений, предложенных Менделеевым, был реализован много лет спустя, после появления первых танков.

МЕНДЕЛЕЕВ Дмитрий Иванович (1834-1907) – российский учёный-энциклопедист, естествоиспытатель, химик, педагог и общественный деятель, профессор (1864), член-корр. Петербургской АН (1876). Отец *В.Д. Менделеева*. Окончил Главный педагогический инст. в Петербурге (1855). В 1859-1861 гг. работал в Гейдельбергском университете в Германии. С 1864 г. преподавал химию в Петербургском технологическом инст., в 1865-1890 гг. – в Петербургском университете, в 1880 г. читал лекции в Морском училище, в 1890-1895 гг. был консультантом научно-технической лаборатории Морского министерства. Отличался многогранностью научных интересов, автор многих работ по химии, физике, метрологии, метеорологии, судостроению и др. областям знаний. В 1869 г. открыл один из основных законов естествознания – закон периодической зависимости свойств химических элементов от их атомных масс. В 1869-1871 гг. опубликовал свой классический труд «Основы

химии» - первое стройное изложение неорганической химии. В монографии «О сопротивлении жидкости и о воздухоплавании» (1880) обобщил опыт одной из важнейших судостроительных наук – гидродинамики судна.

Руководил проводившимися на флоте экспериментами по исследованию сопротивления воды и ходкости кораблей. Обосновал необходимость создания первого в стране опытового бассейна и активно поддерживал работы по его проектированию и организации. В 1891 г. в записке «Мнение о способах поощрения мореходства и судостроения» предложил широкую программу гос. мероприятий по развитию технической базы судостроения. Занимался вопросами перевода судов на жидкое топливо. Был инициатором создания лаборатории Морского министерства по исследованию свойств пороха, изобрёл новый вид пороха – пироколлоидный. В 1901 г. в записке «Об исследовании Северного полярного океана» обосновал народно-хозяйственное и оборонное значение освоения Северного морского пути и постройки для этой цели первого арктического ледокола. В 1897 г. вместе с *С.О. Макаровым* разработал техническое задание на проектирование ледокола «Ермак» и добился выделения средств на его перестройку. В 1902 г. предложил проект экспедиционного ледокола для Арктики, который был использован позже при постройке ледокольных судов «Таймыр и «Вайгам».

Менделеев был одним из инициаторов создания Российского химического общества (1868), а также организатором и первым директором (1893) Главной палаты мер и весов. Член многих российских и зарубежных академий и научных обществ. Его именем названы горы и ледник на Новой Земле (Баренцево море), ледник на Шпицбергене (Баренцево море), ледник на Земле Королевы Мод (Антарктида), вулкан на острове Кунашир (Курильские острова, Охотское море), подводный хребет (Северный Ледовитый океан), кратер на Луне. В честь Менделеева названы минерал и химический элемент.

МЕРКАТОР Герард (1512-1594) – фламандский картограф. Меркатор – латинизированная фамилия Кремера (van Kremer). Окончил университет в Лёвене (Бельгия). Занимался изготовлением точных оптических инструментов и изданием карт. В 1552 г. эмигрировал в Дуйсбург (Германия), где исследуя существующие принципы изготовления и построения карт, предложил новые математически обоснованные принципы отображения земной поверхности, в частности несколько картографических проекций, из которых наибольшую известность получила цилиндрическая равноугольная проекция карты мира

(1569), названная меркаторской проекцией. Используется и ныне для морских навигационных, аэронавигационных и др. карт, требующих точного изображения углов. Исследуя земной магнетизм, вычислил координаты магнитного полюса и ввёл картографическое понятие магнитного склонения. Основной труд – сборник карт и описаний европейских стран «Атлас» (1595). В предисловии к «Атласу» изложил свои соображения о предмете и задачах географии.

МЕРРЕЙ Джон (1841-1914) – английский океанограф, иностранный член-корр. Петербургской АН (1897). Участник кругосветной экспедиции на судне «Челленджер» (1872-1876), руководил обработкой её материалов. Дал классификацию морских грунтов. В 1910 г. руководил норвежской экспедицией на судне «Михаэль Сарс», во время которой исследовал северную часть Атлантического океана.

МЕСДАГ Хендрик Виллем (1831-1915) – голландский художник-маринист. В 1866 г. учился в Брюсселе. С 1869 г. жил и работал в Гааге, один из главных представителей гаагской школы маринистики. Писал морские пейзажи, на которых мастерски запечатлено различное состояние моря, главным образом моменты шторма или его приближения. Изображал военные корабли и торговые суда, картины суровой жизни рыбаков, писал портреты моряков и рыбаков. Своё собрание картин подарил городу Гааге, где создан Гос. музей его имени. Наиболее известные произведения: «Дамба во Флиссингене», «Парусные лодки», «Рыбный базар в Гренингене», «Возвращение спасательного катера», «Вечер на морском берегу» и др.

МЕСЯЦЕВ Иван Илларионович (1885-1940) – российский сов. океанолог и зоолог, педагог, доктор биологических наук, профессор. Окончил Московский университет (1912). Один из организаторов и первый директор (1921-1933) Плавучего морского научного инст. (Плавморнина), созданного для изучения Северного Ледовитого океана и его побережья. В 1922 г. под его руководством было построено первое в стране научно-исследовательское океанографическое судно «Персей». В 1921-1927 гг. вначале на ледокольном пароходе «Малыгин», а затем на «Персее» возглавил ряд экспедиций в Северный Ледовитый океан. В 1929-1932 гг. заведовал кафедрой беспозвоночных в Московском университете. Своими работами заложил научные основы промысловой разведки рыб. Именем Месяцева названы гора на Земле Королевы Мод (Антарктида), мыс на острове Ева-Лив в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море), подводная гора (Атлантический океан).

МИКЛУХО-МАКЛАЙ Николай Николаевич (1846-1888) –

российский путешественник, антрополог, этнограф, природовед и общественный деятель. Украинец. В 1863-1864 гг. учился в Петербургском университете, из которого был исключён за участие в студенческом движении. Образование продолжил в Гейдельбергском (1864), Лейпцигском (1865) и Йенском (1866-1868) университетах. Изучал медицину и естественные науки. В 1866-1867 гг. совершил путешествия на Канарские острова и в Марокко, в 1869 г. - на побережье Красного моря. В 1870-1886 гг. осуществил 10-ть путешествий на Новую Гвинею, Филиппины, Малакку, Меланезию, Микронезию, в Австралию. Во время путешествий систематически занимался географическими и гидрометеорологическими наблюдениями: описанием рельефа местности, измерением глубин, прозрачности и солёности моря, наблюдениями над ветрами, течениями, облаками, осадками, температурой воды и воздуха и пр. Около 3-х лет жил среди папуасов Новой Гвинеи. Изучал жизнь и быт местных племён. В 1878-1882, 1884 и 1886 годах жил в Австралии, где на основанной им близ Сиднея биологической станции проводил научную работу. В 1886 г. вернулся в Россию. Отстаивал идею о видовом единстве и родстве всех человеческих рас, впервые дал описание меланезийского антропологического типа, собрал богатый материал культуре и быте народов Океании. Выступал против расизма и колониализма. Разработал проект создания независимого государства – Папуасского Союза. Собрание сочинений в 5-ти томах издано в 1950-1954 гг. В его честь названы гора и река на Новой Гвинее, участок северо-восточного побережья Новой Гвинеи от залива Астролябия до полуострова Юон (Берег Миклухо-Маклая), а также подводная гора в Тихом океане и залив на Земле Уилкса в Антарктиде.

МОЖАЙСКИЙ Александр Фёдорович (1825-1890) – российский военный моряк, изобретатель в области воздухоплавания, контр-адмирал (1886). Окончил Морской корпус (1841). В 1841-1862 и 1879-1882 годах служил в российском военно-морском флоте, в 1862-1879 гг. – в гражданских ведомствах. В 1853-1855 гг. в составе экипажа фрегата «Диана» участвовал в плавании из Кронштадта в Японию, в 1858 г. находился в Хивинской экспедиции под командованием *А.И. Бутакова*, обследовавшей Аральское море. В 1861г. командовал клипером «Всадник», в 1869-1873 гг. служил на коммерческих судах. С 1856 г. начал работать в области воздухоплавания, исследовал возможность создания летательного аппарата, проводил опыты и создавал летающие модели. В 1881 г. получил привилегию на изобретённый им «воздухолетательный снаряд» (самолёт-моноплан), у которого были все основные части

современного самолёта. Летом 1882 г. летательный аппарат с двумя паровыми машинами, вращающими 3-и воздушных винта, был построен, однако попытка выполнить на нём полёт окончилась неудачно, при взлёте он был повреждён. В последующие годы Можайский совершенствовал свой самолёт и отдельные его детали. Его именем названа гора в массиве Пики Эймери (Антарктида) и город под Москвой (Россия).

МОНК Джордж (1608-1670) – английский полководец, флотоводец и политический деятель, лорд-лейтенант Ирландии, капитан-генерал. Играл ведущую роль в морских сражениях с голландским флотом. Во время 1-й англо-голландской войны 1652-1654 гг. Монк в 1652 г. был назначен одним из трёх «генералов моря». В июне и августе 1653 г. одержал победу над голландскими эскадрами в сражениях у мели Габард и у Схевелингена. Во время 2-й англо-голландской войны 1665-1667 гг. командовал английским флотом и одержал победу в двух крупных морских сражениях. В июне 1666 г. в 4-дневном сражении в Дуврском канале одержал победу над голландским флотом, а в августе у Нортфорланда в жестоком сражении разгромил флот голландцев. Широко известно высказывание Монка о том, что нация, желающая господствовать на море, должна всегда атаковать.

МОРГАН Генри (ок.1625-1688) – английский мореплаватель, «пиратский адмирал», известный под кличкой «Жестокий», позже вице-губернатор на острове Ямайка. Будучи юнгой, примкнул на Ямайке к пиратам. Участвовал в пиратских экспедициях к берегам Гондураса. Самостоятельно начал командовать кораблём в пиратской флотилии Э. Мансфилда, после гибели которого (1666) стал во главе флотилии, состоящей из 10-ти кораблей с командой около 500 пиратов. Пираты грабили торговые суда и города в бассейне Карибского моря. Морган проявил себя как талантливый стратег при разработке сложных морских и сухопутных операций. Получив от губернатора Ямайки каперское свидетельство (1669), набрал в свою флотилию 2000 человек и захватил город Панаму. Испанский король потребовал выдачи Моргана, но английский король Карл II, наоборот поручил ему борьбу с пиратами в бассейне Карибского моря. Став главнокомандующим британскими вооружёнными силами на Ямайке, проявил беспощадность и жестокость в борьбе с пиратами. Последние 17 лет жизни был вице-губернатором Ямайки.

МОРЗЕ Сэмюэл Финли Бриз (1791-1872) – американский художник и изобретатель в области телеграфии. Один из основателей и первый президент (1826-1845) Национальной академии рисунка в Нью-Йорке. Изобрел (1837)

электромагнитный телеграфный аппарат, разработал (1838) для него код, названный азбукой Морзе. В 1844 г. его аппараты были установлены на первой американской коммерческой телеграфной линии между Вашингтоном и Балтимором.

МОРИ Мэтью Фонтейн (1806-1873) – американский океанограф и метеоролог, иностранный член-корр. Петербургской АН (1855). Службу в ВМС США начал в 1823 г. на фрегате «Брэндиуайн». Участвовал в первом американском кругосветном плавании на корабле «Венсенна», посетил Сандвичевы и Филиппинские острова и Китай. С 1842 г. служил на кораблях в качестве астронома и геодезиста и возглавил Депо карт и приборов, из которого впоследствии образовались Военно-морская обсерватория и Гидрографическая служба США. Организовал отдел по обработке гидрометеорологических данных в вахтенных журналах судов всех стран, приходящих в порты США, с целью составления карт ветров и течений Мирового океана. На основании этих данных и специальных гидрографических работ по измерению глубин составил первую карту дна северной части Атлантического океана. Применение во время плаваний карт Мори позволило значительно сократить океанские пути. Разработал курсы, которых следовало придерживаться кораблям, пересекая Атлантический, Тихий и Индийский океаны. В 1845 г. добился открытия Военно-морской академии в Аннаполисе (штат Мэриленд). В 1847 г. начал публикацию «Наставлений для мореплавателей», явившихся прообразом нынешних «Извещений мореплавателям». В 1855 г. опубликовал капитальный труд – руководство по океанографии. С 1868 г. до конца жизни был профессором метеорологии Виргинского военного инст. Университет Северной Каролины присвоил Мори магистерскую степень, а Колумбийский – докторскую.

МОУСОН Дуглас (1882-1958) – австралийский геолог и гляциолог, профессор, исследователь Антарктиды. Окончил Сиднейский университет (1904). Преподавал в университете в Аделаиде. Участвовал в трёх антарктических экспедициях. В экспедиции 1907-1909 гг. под руководством *Э. Шеклтона* выполнял обязанности научного консультанта по географии и геологии, в экспедициях 1911-1914 и 1929-1931 годов – начальника и научного руководителя. Открыл и нанёс на карту более 200 географических объектов, в т.ч. Землю Королевы Мэри, Землю Мак-Робертсона, Землю Принцессы Елизаветы, Берег Банзарэ и др. Работы Моусона посвящены географии, геологии и гляциологии Восточной Антарктиды и Южной Австралии. Член Лондонского королевского общества (1923), председатель

Ассоциации прогресса науки Австралии и Новой Зеландии (1932), член научных обществ ряда стран. Именем Моусона названы полуостров, берег, море и др. географические объекты в Антарктике, а также австралийская антарктическая научная станция.

МЭХЭН Алфред Тайер (1840-1914) - американский военно-морской теоретик и историк, геополитик, контр-адмирал (1906). Окончил Военно-морскую академию (1859), служил на кораблях, преподавал в Высшем военно-морском училище. Наряду с *Ф.Х. Коломбом* создал теорию «морской силы», считая, что морским силам принадлежит решающая роль в вооружённой борьбе, а завоевание господства на море является главным условием победы в войне. Его книги продолжают переиздавать и теперь.

Н

НАВЬЕ Анри (1785-1836) – французский инженер, учёный-гидравлик и гидромеханик, член Парижской АН (1824). Окончил Политехническую школу в Париже (1803). С 1820 г. профессор механики в Школе дорог и мостов, с 1831 г. – профессор анализа и механики в Политехнической школе. Известен трудами по строительной механике, сопротивлению материалов, теории упругости, гидравлике и гидромеханике. В 1822 г. вывел дифференциальные уравнения движения вязкой жидкости или газа (уравнение Навье-Стокса). В 1823 г. создал метод расчёта напряжения в цепях висячих мостов. Автор курса по сопротивлению материалов и др.

НАГАЕВ Алексей Иванович (1704-1781) – российский гидрограф и картограф, адмирал (1769). Окончил Морскую академию (1721). Служил на БФ. В 1730-1735 гг. произвёл опись части Каспийского моря, в 1739 г. – Финского залива. С 1740 г. командир фрегата, участвовал в дальних плаваниях. В 1745 г. возглавлял работу по составлению первых морских карт Берингова моря. Автор первого морского атласа и лоции Балтийского моря (1752). По его инициативе в Кронштадте в 1752 г. был создан первый в России пост систематических наблюдений за морем и погодой. В 1752-1760 гг. директор Морского кадетского корпуса. В 1763-1766 гг. составил карты Ладожского озера и руководил съёмкой берегов рек Оки и Москвы. В 1773-1775 гг. возглавлял Адмиралтейств-коллегию. Его именем названы бухта и город на побережье Охотского моря, мыс на острове Кюсю (Япония, Тихий океан).

НАГАНО Осами (1880-1947) – японский военно-морской деятель, адмирал (1934). С 1937 г. командовал объединённым флотом Японии, принимал активное участие в разработке планов захватнических войн. В 1941-1944 гг. начальник Морского генштаба, затем советник императора по военно-морским вопросам. После окончания 2-й мировой войны 1939-1945 гг., закончившейся капитуляцией Японии 2 сентября 1945 г., Нагано был отдан под суд Международного военного трибунала для Дальнего Востока. Умер в ходе судебного процесса.

НАГУМО Тюити (1887-1944) – японский военно-морской деятель. Вице-адмирал. Окончил Военно-морское училище (1908). К 1917 г. командовал эсминцем, в 1935 г., получив чин контр-адмирала, стал командиром линкора «Ямасиро». Перед 2-й мировой войной командовал авианосцами 1-го флота. Япония

начала войну с США 7 декабря 1941 г. внезапным ударом по военно-морской базе Пёрл-Харбор. Удар осуществила палубная авиация авианосного соединения Нагумо. Американцы потеряли 8 линкоров, 6 крейсеров и 272 самолёта, было убито и ранено 3400 человек. Япония получила господство на море и возможность проводить широкие наступательные операции на Филиппинах, в Малайе и в Голландской Индии. 4-5 июня 1942 г. у атолла Мидуэй (Гавайские острова) произошло крупное сражение авианосных соединений Японии и США, в котором Нагумо потерял все свои 4-е авианосца, один тяжёлый крейсер и 261 самолёт. Поражение японского флота изменило соотношение морских сил на Тихом океане в пользу США. В 1944 г. стал командующим Центральным Тихоокеанским флотом, базировавшимся на острове Сайпан (Марианские острова). В июне-июле 1944 г. сопротивление японцев на островах было подавлено американскими войсками. Понимая, что война проиграна, Нагумо 6 июля 1944 г. покончил жизнь самоубийством, не перенеся позора поражения.

НАГУРСКИЙ Ян Иосифович (1888-1976) – российский военный лётчик, впервые совершивший полёты в Арктике. По происхождению поляк. Окончил Офицерскую воздухоплавательную школу в Гатчине (1913). В 1914-1917 гг. командир авиаотряда БФ. В 1914 г. совершил на гидросамолёте первые в Арктике полёты вдоль западного побережья Новой Земли и у Земли Франца-Иосифа. Первым в мире выполнил на гидросамолёте петлю Нестерова (1916). В 1919 г. выехал в Польшу, где жил до конца жизни, работая инженером. Его именем назван мыс на острове Земля Александры в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море).

НАЛЁТОВ Михаил Петрович (1869-1938) – российский изобретатель первого в мире подводного минного заградителя. Учился в Петербургских Технологическом, а затем Горном институтах в Петербурге. Получив диплом техника путей сообщения, уехал в Порт-Артур, где работал на дорожном строительстве. Во время российско-японской войны 1904-1905 гг. разработал проект подводной лодки, предназначенной для постановки оборонительных минных заграждений, и в 1904 г. построил её на свои средства. Корабль прошёл испытания, но перед сдачей японцам Порт-Артура его пришлось уничтожить. В 1907 г. спроектировал подводный минный заградитель «Краб», вошедший в историю подводного кораблестроения как первый корабль этого типа. «Краб» был построен на Николаевском судостроительном заводе и вступил в строй в 1915 г. После 1917 г. до ухода на пенсию в 1934 г. работал в Ленинграде (ныне

Петербург). Автор ряда изобретений.

НАНСЕН Фритьоф (1861-1930) – норвежский океанолог, зоолог, мореплаватель, путешественник, общественный и политический деятель, исследователь Арктики, профессор (1897), иностранный почётный член Петербургской АН (1898). В 1880-1882 гг. учился на биологическом факультете университета в Христиании (Осло). В 1888 г. первым пересёк на лыжах южную часть Гренландии. В 1890 г. выдвинул проект достижения Северного полюса на судне, дрейфующем вместе со льдом. В 1893-1896 гг. на специально построенном судне «Фрам» осуществил дрейф через Северный Ледовитый океан от Новосибирских островов до архипелага Шпицберген, выполнив обширные океанографические и метеорологические наблюдения. В 1895 г. Нансен с участником экспедиции *Ф.Я. Иогансеном* покинул «Фрам» и направился к Северному полюсу, однако, дойдя до 86°14′ с.ш., вынужден был повернуть к Земле Франца-Иосифа, где зазимовал на острове Джэксона. Летом 1896 г. вернулся в Норвегию, куда вскоре вернулся и «Фрам». В 1900 г. участвовал в арктической экспедиции по изучению течений Северного Ледовитого океана. В 1902 г. создал Центральную океанографическую лабораторию в Христиании, был одним из организаторов и членом Международного совета по изучению морей (в Копенгагене). В 1913 г. совершил плавание вдоль берегов Северного Ледовитого океана до устья Енисея, затем путешествовал по югу Восточной Сибири и Дальнему Востоку.

В 1920-1921 гг. верховный комиссар Лиги Наций по делам военнопленных, в 1921 г. один из организаторов помощи голодающим Поволжья (Россия). За гуманитарную деятельность ему в 1922 г. присуждена Нобелевская премия мира. Автор книг «В страну будущего», «Фрам» в полярном море» и др. Именем Нансена названы остров и мыс в архипелаге Земля Франца-Иосифа, пролив между Землёй Гранта и островом Свердруп в Канадском Арктическом архипелаге, котловина в Арктическом бассейне и др.

НАХИМОВ Павел Степанович (1802-1855) – российский флотоводец, адмирал (1855). По происхождению украинец. Окончил Морской корпус (1818). Служил на БФ. В 1822-1825 гг. совершил кругосветное плавание на фрегате «Крейсер», которым командовал *М.П. Лазарев*. Участвовал в Наваринском морском сражении 1827 г., командовал батареей на корабле «Азов». В российско-турецкую войну 1828-1829 гг. командовал корветом «Наварин» при блокаде Дарданелл. С 1829 г. командир фрегата «Паллада» на БФ. С 1834 г. служил на ЧФ, командовал кораблём «Силистрия», бригадой, дивизией и эскадрой кораблей. Во время

Крымской войны 1853-1856 гг., командуя эскадрой ЧФ, разгромил главные силы турецкого флота в Синопском морском сражении 1853 г. Сражение подвело итог многовековому развитию парусных флотов и вошло в историю как последнее крупное сражение эпохи парусного флота. Парусные корабли стали заменять пароходами. После гибели вице-адмирала *В.А. Корнилова* руководил обороной Севастополя. 10 июля 1855 г. был смертельно ранен на Малаховом кургане и через два дня скончался. Похоронен в Севастополе во Владимирском соборе рядом с др. героями обороны Севастополя *В.А. Корниловым* и *В.И. Истоминым*. В годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. были учреждены орден двух степеней и медаль (1944), названные именем флотоводца. В Севастополе Нахимову воздвигнут памятник. Его именем названы острова в архипелаге Новая Земля (Карское море), бухта и полуостров в Корее (Японское море).

НЕВЕЛЬСКОЙ Геннадий Иванович (1813-1876) – российский мореплаватель, исследователь Дальнего Востока, адмирал (1874). Окончил Морской корпус (1832) и Офицерские классы (1836). Служил на БФ. В 1847 г. назначен командиром транспорта «Байкал», который в 1848 г. был послан из Кронштадта на Дальний Восток для гидрографического обследования восточных берегов России. Базируясь в Петропавловске-Камчатском, исследовал и составил описание западных берегов Камчатки, восточных берегов Охотского моря, северной части острова Сахалин, Сахалинского залива, устья реки Амура. Опроверг мнение ряда мореплавателей, в т.ч. *И.Ф. Крузенштерна*, о том, что Сахалин полуостров, а устье Амура перекрыто мелями. Доказал, что Амур доступен для морских судов. Учитывая значение открытий Невельского, Морское министерство распорядилось произвести широкомасштабное обследование восточного побережья России. В 1850-1855 гг. Амурская экспедиция под руководством Невельского исследовала низовья Амура, остров Сахалин, Татарский пролив и берега Приморья. В 1850 г. Невельской основал на Амуре пост Николаевск (Николаевск-на-Амуре), а в 1853 г. – пост в заливе Императора Николая (Советская гавань). Работы и исследования Невельского имели не только научное, но и политико-экономическое значение, т.к. способствовали окончательному установлению границы между Китаем и Россией на Дальнем Востоке (договоры 1858-1860). В 1856 г. назначен членом учёного отдела Морского технического комитета. Автор книги «Подвиги российских морских офицеров на крайнем востоке России» (1878). Его именем названы город, река, гора и залив на острове Сахалине, ряд географических объектов в Амурском лимане, Охотском море и Тихом океане.

НЕЛЬСОН Горацио (1758-1805) – английский флотоводец, вице-адмирал (1801). На флоте с 12 лет. В 1777 г. командир брига, затем фрегата, а с 1793 г. – линейного корабля. В составе эскадры адмирала *С. Худа* участвовал в военных действиях против Франции в Средиземном море. В бою под Кальви (Корсика) в июле 1794 г. потерял правый глаз, а в 1797 г. в сражении при Санта-Крус (остров Тенерифе, Канарские острова, Атлантический океан) – правую руку. В феврале 1797 г. в бою при Сан-Висенти взял на абордаж два испанских корабля, за что произведён в контр-адмиралы. С 1798 г. командовал эскадрой в Средиземном море, стремясь помешать высадке войск Наполеона Бонапарта в Египте. Разгромил французский флот при Абукире 1-2 августа 1798 г., отрезав армию Наполеона в Египте. В 1798-1800 гг. вёл военные действия в Неаполе, откуда в 1799 г. изгнал французов и восстановил на престоле Королевства обеих Сицилий короля Фердинанда IV, от которого получил титул герцога Бронте. В 1801 г. 2-м флагманом в эскадре адмирала Х. Паркера участвовал в военных действиях против датского флота в Балтийском море и в бомбардировке Копенгагена. Затем командовал эскадрой в Ла-Манше. В 1803-1805 гг. был во главе эскадры в Средиземном море, действовавшей против флотов Франции и Испании. В сентябре 1805 г. эскадра Нельсона заблокировала франко-испанский флот в Кадисе (Испания), а 21 октября разгромила его в Трафальгарском сражении (у мыса Трафальгар), в котором Нельсон был смертельно ранен. Его тело перевезли в Лондон и с почестями похоронили 9 января 1806 г. В честь Нельсона на рукавах форменных тужурок офицеров британского флота, а позднее и др. стран, носят нашивку в виде золотого вензеля, называемую петлёй Нельсона.

Петля Нельсона появилась после Абукирского сражения 1798 г. и торжественного приёма у королевы Англии по случаю победы в этом сражении. Отправляясь на приём, Нельсон приказал завязать узлом пустой правый рукав тужурки и опустить конец рукава в карман – получилось что-то наподобие петли. С тех пор и появилась нашивка – петля Нельсона. В 1843 г. на Трафальгарской площади Лондона установлена колонна Нельсона.

НЕМИТЦ Александр Васильевич (1879-1967) – российский, украинский и советский военно-морской деятель, вице-адмирал (1941). Окончил Морской корпус (1900), Офицерские артиллерийские классы (1903), Военно-морскую академию (1912). В годы 1-й мировой войны 1914-1918 гг. командовал канонерской лодкой «Донец», дивизионом эсминцев, минной дивизией. В апреле 1917 г. был избран председателем Союза офицеров-

республиканцев ЧФ. В августе 1917 г. назначен Украинской Центральной Радой командующим ЧФ. В 1918 г. перешёл на сторону Советской власти, был начальником морской обороны Черноморского побережья и начальником штаба Южной группы 12-й армии. В 1920-1921 гг. командующий Морскими силами Советской Республики. С 1924 г. выполнял особо важные поручения РВС Республики, преподавал в военных академиях. В 1940-1947 гг. профессор Военно-морской и Военно-воздушной академий. С 1947 г. в отставке.

НЕПИР Чарлз (1786-1860) – английский и португальский адмирал. Морскую службу начал в 1799 г. волонтёром на шлюпе «Мартин». В 1802 г. стал мичманом, в 1805 г. – лейтенантом. В 1810-1811 гг. воевал волонтёром в отряде английской пехоты в Португалии. В последующие годы, командуя фрегатами, отличался высадками десантов и захватом судов в Средиземном море. Позднее успешно командовал отрядом кораблей в Северной Америке. За заслуги на реке Потомак и при Балтиморе награждён орденом Бани. В 1815-1829 гг. служил на берегу. Затем служил в Португалии, где командовал флотом. Отличился в ряде сражений, за что получил титул графа и орден Башни и Меча. В 1836 г. вернулся в британский флот, принимал участие в захвате Бейрута и Акры (1840). В 1847-1848 гг. командовал флотом в Ла-Манше. В феврале 1854 г. назначен командующим флотом на Балтике, где он в 1854-1855 гг. противостоял российскому флоту и успехов не имел. Непир отличился во многих сражениях, однако в историю вошёл главным образом своей неудачной кампанией на Балтике. Написал несколько книг, среди них «Флот, его прошлое и настоящее».

НИКИТИН Владимир Александрович (1894-1977) – советский кораблестроитель. Русский. Окончил Михайловское артиллерийское училище (1914) и Ленинградский (ныне Петербургский) политех. инст. (1925). Под его руководством разработаны проекты первых советских сторожевых кораблей типа «Ураган», лидеров эсминцев типов «Ленинград» и «Минск», эскадренных миноносцев типа «Гневный» и др. Корабли построенные по этим проектам с первых дней Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. активно участвовали в боевых действиях. В послевоенные годы руководил проектированием и строительством эсминца и ракетного крейсера. Гос. премия СССР (1942).

НИМИЦ Честер Уильям (1885-1966) – американский флотоводец, адмирал флота (1944). Окончил Морскую академию (1905). С 1912 г. командовал Атлантической флотилией подводных лодок. В 1-ю мировую войну был помощником

адмирала Робинсона, командующего подводным флотом США. С 1920 г. инспектор по созданию базы подводного флота в Пёрл-Харборе. С 1927 г. командовал эсминцами, с 1934 г. в аппарате ВМФ. В 1941-1945 гг. командовал Тихоокеанским флотом. 4-5 июня 1942 г. нанёс тяжёлое поражение японскому флоту вблизи атолла Мидуэй (Гавайские острова). С этого времени господство на Тихом океане, которое после Пёрл-Харбора было у японцев, перешло к США. До конца войны Нимиц провёл ряд успешных операций против японских вооружённых сил и 2 сентября 1945 г. на борту линкора «Миссури» подписал от имени США Акт о капитуляции Японии. В 1947 г. вышел в отставку.

НОВИКОВ-ПРИБОЙ Алексей Силыч (1877-1944) – российский писатель-маринист. Настоящая фамилия Новиков. В 1899-1906 гг. служил матросом на БФ. Участник Цусимского морского сражения 1905 г., был в плену у японцев. После освобождения из плена участвовал в революционном движении. В 1908-1913 гг. политический эмигрант. В эмиграции служил матросом на торговых судах, посетил десятки стран.

В 1907 г. опубликовал две книги: «За чужие грехи» и «Безумцы и бесплодные жертвы», в которых показал тяжёлые условия службы моряков царского флота и разоблачил виновников Цусимской катастрофы. На основе своих впечатлений о заграничных плаваниях в период эмиграции написал серию морских рассказов. Первый сборник «Морские рассказы» вышел в 1917 г. Жизни моряков и морским плаваниям посвящены повесть «Море зовёт» (1919), романы «Подводники» (1923) и «Солёная купель» (1929), повесть «Женщина в море» (1928) и др. Лучшее его произведение – исторический роман-эпопея «Цусима» (1932-1935). Гос. премия СССР (1941). Его именем назван мыс на острове Итуруп (Курильские острова, Тихий океан).

НОВОЖИЛОВ Валентин Валентинович (1910-1987) – советский ученый, кораблестроитель, доктор технических наук (1947), профессор (1947), академик АН СССР (1966), Герой Соц. Труда (1969). Окончил Ленинградский физико-механический инст. (1931), занимался проектированием кораблей. С 1938 г. в НИИ судостроения. С 1947 г. профессор кафедры теории упругости Ленинградского университета. Основные труды по теории упругости, пластичности, расчёту оболочек, прочности корабельных конструкций. В 1956 г. избран членом Английского общества корабельных инженеров. Ленинская премия СССР (1984).

НОРДЕНШЕЛЬД Нильс Адольф Эрик (1832-1901) – шведский географ, историко-картограф, геолог, исследователь Арктики, член Стокгольмской АН (1858), иностранный член-корр.

Петербургской АН (1879). Окончил университет в Гельсингфорсе (Хельсинки) в 1853 г. В 1858-1873 гг. совершил ряд полярных экспедиций. Произвёл съёмку берегов архипелага Шпицберген, где открыл месторождение каменного угля, собрал материал о его фауне, флоре и геологическом строении. Дважды возглавлял экспедиции в Гренландию (1870, 1883), положив начало исследованию её внутренних областей и ледового покрова. В 1875 и 1876 годах совершил плавания из Швеции до устья Енисея с целью освоения Северного морского пути. В 1878-1879 гг. на судне «Вега» впервые осуществил сквозное плавание Северо-Восточным проходом из Атлантического в Тихий океан с зимовкой в Колючинской губе (Чукотка) и через Суэцкий канал вернулся в Швецию, обойдя, таким образом всю Евразию. Ему принадлежит ряд работ по истории картографии. Российское географическое общество избрало его своим почётным членом. Именем Норденшельда названы архипелаг в Карском море, залив и мыс на Новой Земле, мыс и ледник в Гренландии, река в северо-западной части Канады и др. географические объекты.

НОРДЕНШЕЛЬД Отто (1869-1928) – шведский геолог, педагог, профессор (1905), исследователь Антарктики. Окончил университет в Упсале (1894). В 1895-1897 гг. был руководителем шведской экспедиции в Патагонию (Южная Америка) и на Огненную Землю, где изучал ледниковую геологию. В 1898-1900 гг. исследовал Клондайк (Юкон) и Гренландию. В 1901-1903гг. возглавлял шведскую антарктическую экспедицию на судне «Антарктик», которая обследовала сев.-вост. часть Земли Грейама, собрала обширный материал по геологии и географии Антарктиды. С 1905 г. профессор в Гётеборге. 1920-1921 гг. обследовал обширные участки Перуанских и Чилийских Анд.

НОРМАН Жак-Огюст (1839-1906) – французский инженер, специалист в области кораблестроения и судового машиностроения, изобретатель лёгкого водотрубного парового котла. Уделял большое внимание вопросам численной оценки влияния отдельных статей нагрузки масс судна на водоизмещение, а также расчёту элементов теоретического чертежа. На основе работ по оценке влияния на водоизмещение зависимых и независимых статей нагрузки (1870) и по обоснованию преимущественного роста водоизмещения судна при увеличении отдельных статей нагрузки (1885) предложил дифференциальный метод определения водоизмещения (1901).

НЬЮТОН Исаак (1643-1727) – английский математик, астроном, физик, механик, основатель классической механики, член (с 1672) и президент (с 1703) Лондонского королевского общества. Окончил Кембриджский университет (1663). С 1669 по

1701 год работал на физико-математической кафедре университета. Сформулировал основные законы классической механики, открыл закон всемирного тяготения, законы разложения белого света на монохроматические лучи, создал (наряду с Г. Лейбницем) дифференциальное и интегральное исчисление. Открытые им физические законы и созданные математические методы используются во всех областях естествознания и техники, в частности при изучении и освоении Мирового океана. Создал первую научную теорию приливов, изложенную им в труде «Математические начала натуральной философии» (1687). Закон всемирного тяготения используется для вычисления координат Солнца и планет, знание которых необходимо для астрономического определения места корабля в море. Ряд положений его теории движения тел в жидкости используется в динамике судна. Формула Ньютона, определяющая скорость распространения волновых возмущений в упругой среде, применяется в судовой акустике. Ему принадлежит идея устройства секстана (1699). Он построил зеркальный телескоп. С 1699 г. Ньютон стал директором Монетного двора, привёл в порядок монетное дело в Англии. Именем Ньютона названы десятки различных закономерностей и категорий. Его имя носят город в США и гора на острове Западный Шпицберген.

НЭРС Джордж Стронг (1831-1915) – английский мореплаватель, океанограф, исследователь Западной Арктики, член-корр. Королевского общества (1875), адмирал. В 1852-1854гг. участвовал в Арктической экспедиции Г. Келлета. В 1866-1867 гг. проводил гидрографические работы у восточного побережья Австралии, а в 1869 г. – в районе Суэца, где велось строительство канала. В 1872-1874 гг. назначен командиром научно-исследовательского судна «Челленджер», на борту которого находилась океанографическая экспедиция, проводившая гидрографические, метеорологические, геомагнитные, геологические и биологические исследования в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах. В 1875-1876 гг. предпринял плавание в полярных водах на кораблях «Алерт» и «Дискавери». Впервые проник в море Линкольна. Пройдя между Гренландией и островом Элсмир, достиг 82°30′ с.ш. – самой северной в то время точки. Во время морских и санных походов был исследован остров Элсмир, открыты горы Челленджер и северо-западное побережье Гренландии, в частности Земля Вульфа, доказано, что Гренландия является островом, произведены измерения толщины льдов, геомагнитные и метеорологические исследования. В 1878 г. проводил

гидрографические обмеры у берегов Патагонии (Южная Америка).

О

ОВЦЫН Дмитрий Леонтьевич (1704-1757) – российский мореплаватель, гидрограф, исследователь северного побережья Азии, капитан 2-го ранга (1749). Окончил Морскую академию. В 1726-1733 гг. служил на БФ. В 1726 г. штурманским учеником плавал на корабле российской экспедиции в Испанию и Португалию. В 1734-1738 гг. руководил отрядом 2-й Камчатской экспедиции, которая благодаря своей масштабности известна в истории под названием Великой Северной экспедиции. Овцын произвёл первую гидрографическую опись побережья Сибири между устьями рек Обь и Енисей, открыл Гыданский залив и Гыданский полуостров. В ходе экспедиции производил промеры глубин, наносил на карту фарватеры, берега и мели, ставил навигационные знаки. В 1738 г. Овцына вызвали в Петербург для доклада в Адмиралтейств-коллегии о проведенной работе. За дружеские отношения с семьёй опального князя Долгорукого, находящейся в ссылке, был арестован, разжалован в матросы и под конвоем препровождён в Охотск под команду *В. Беринга.* В 1741 г. вместе с Берингом плавал на пакетботе «Святой Пётр» к северо-западным берегам Америки, на обратном пути зимовал на Командорских островах. В августе 1742 г. вернулся на Камчатку и был восстановлен в офицерском чине. В 1745-1757 гг. служил на БФ. Службу во флоте оставил по болезни в 1757 г. Именем Овцына названы мыс полуострова Таймыр и пролив между островами Олений и Сибирякова (Карское море), скала, выступающая над поверхностью ледника (нунатак), в горах Принс-Чарлз (Антарктида).

ОГОРОДНИКОВ Степан Фёдорович (1835-1909) – российский историк флота, полковник Корпуса флотских штурманов (1908). Окончил 1-й штурманский полуэкипаж (Техническое училище) в Кронштадте (1857). В 1858-1859 гг. прослушал курс лекций в Петербургском университете. С 1859 г. служил в Беломорской флотилии в Архангельске, где занимался метеорологическими наблюдениями. С 1876 г. служил в Петербурге в учёном отделе Морского технического комитета и помогал *Ф.Ф. Веселаго* в его работе по описанию истории российского флота. Составил и отредактировал13 книг «Общего морского списка» (1880). С 1886 г. в отставке. С 1895 г. работал в Комиссии по разбору и описанию архива Морского министерства, а с 1900 г. и до последних дней жизни возглавлял её. На основе архивных материалов составил несколько томов «Описания дел архива

Морского министерства», «Материалов для истории российского флота» и др. В 90-х годах сотрудничал в Биографическом словаре Российского исторического общества, был членом Архангельского общества по изучению российского Севера и Российского военно-исторического общества. Основные труды: «История Архангельского порта» (1875), «50-летие журнала «Морской сборник» 1848-1898» (1898) и др.

ОДЗАВА Дзисабуро (1896-1966) – японский военно-морской деятель, адмирал. Окончил Военно-морскую академию (1906) и стал командиром торпедного катера. С 1926 г. служил в штабе Объединённого флота, был командиром крейсера и линкора. С декабря 1941 г. командовал Южным экспедиционным флотом, в задачи которого входили захват региона Южных морей, удержание господства на море и уничтожение кораблей противника на направлениях Филиппин, Британской Малайи и Голландской Индии (Индонезии). В 1942 г. в ходе десятидневного рейда на остров Цейлон (ныне Шри-Ланка) соединение Одзавы потопило 30 английских кораблей. В 1943 г. стал командующим 3-м авианосным флотом, который в апреле 1943 г. атаковал укрепления американцев на Соломоновых островах, нанеся им значительный урон. В феврале 1944 г. был создан 1-й манёвренный флот во главе с Одзавой. В морском сражении с американским флотом у Марианских островов (июнь 1944 г.) Одзава потерпел поражение и увёл остатки своего флота на Окинаву. Захватив остров Сайпан (Марианские острова), американцы разместили на нём стратегические бомбардировщики Б-29 и стали систематически бомбить японские города. В октябре 1944 г. у острова Лейте (Филиппинские острова) произошло морское сражение всего японского флота, в который входило и соединение Одзавы, с американским 7-м флотом адмирала Кинкейда. Это было последнее крупное сражение ВМФ Японии во 2-й мировой войне. В этом сражении за пять дней японцы потеряли практически весь свой надводный флот. По окончании войны Одзава вышел в отставку.

ОДИССЕЙ (XIII-XII вв. до н. э.) – в древнегреческой мифологии царь острова Итаки. Принимал участие в Троянской войне (между 1260 и 1180 гг. до н. э.), где прославился отвагой, изобретательностью и хитроумностью. Его многочисленные приключения во время плавания при возвращении на родину после падения Трои описаны в эпической поэме Гомера «Одиссея», написанной в 8-7 вв. до н. э. Гомер собрал в поэме всё, что было известно в его эпоху о Средиземном море. Многие географические пункты, в которых побывал Одиссей и его спутники, легко найти на современных картах. В поэме описаны

устройство корабля и способы управления кораблём, неоднократно упоминается о навигации по звёздам. Поэма донесла до нас образ древнего моряка, исследователя и искателя приключений.

ОКТЯБРЬСКИЙ Филипп Сергеевич (1899-1969) – советский военно-морской деятель, адмирал (1944), Герой Сов. Союза (1958). Настоящая фамилия Иванов. Русский. В Военно-морском флоте с 1918 г. Окончил Параллельные классы при Военно-морском училище им. М.В. Фрунзе (1928). Участник Гражданской войны. После войны командир катера, дивизиона, отряда, бригады торпедных катеров. С 1938 г. командующий Амурской военной флотилией, с 1939 г. – Черноморским флотом. В Великую Отечественную войну 1941-1945 г. командовал ЧФ и одновременно в 1941-1942 гг. – Севастопольским оборонительным районом. С июня 1943 г. командовал Амурской военной флотилией, с марта 1944 г. – опять ЧФ. В 1948-1951 гг. 1-й заместитель главкома ВМС, в 1951-1954 гг. в центральном аппарате ВМС. В 1954 г. ушёл в отставку по болезни, но в 1957 г. возвратился на службу и до 1960 г. занимал должность начальника Черноморского высшего военно-морского училища им. П.С. Нахимова. С 1960 г. в Группе генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

ОКУНЕВ Михаил Михайлович (1810-1873) – российский инженер-кораблестроитель, специалист в области теории и практики парового судостроения, генерал-майор Корпуса корабельных инженеров (1872). Окончил Училище корабельной архитектуры в Петербурге (1830) и был оставлен в нём преподавателем курса корабельной архитектуры и математики. С 1834 г. сотрудничал в «Энциклопедическом лексиконе» Плюшара, где подготовил большинство статей по судостроению. В том же году опубликовал свой первый труд по теории и проектированию судов «Опыт сочинения чертежей военных судов». С 1840 г. на инженерно-судостроительных должностях в Петербурге и Николаеве. Неоднократно был командирован в Англию для изучения судостроения. В 1852-1854 гг. в Нижнем Новгороде на Сормовском заводе организовал первое судостроение, под его руководством построено более 10 пароходов для Волги. Создал судостроительную базу на Каспийском море. С 1860 г. переведён в Петербургский порт судостроителем, а затем в Кронштадтский порт старшим судостроителем, где руководил ремонтом судов и достройкой боевых кораблей. С 1862 г. в отставке. Занимался научной деятельностью. Был одним из организаторов (1866) Российского технического общества. В 1868 г. вновь поступил на службу старшим судостроителем Петербургского порта, затем

стал членом Кораблестроительного отдела Морского технического комитета. Вместе с А.Е. Леонтьевым возглавил строительство броненосца «Крейсер». Автор многотомного труда по судостроению «Теория и практика кораблестроения» (1865-1873) – ценного технического руководства и справочника для российских судостроителей 19-го столетия.

ОРБЕЛИ Леон Абгарович (1882-1958) – советский физиолог, один из создателей эволюционной физиологии, академик АН СССР (1935), АН Армянской ССР (1943) и АМН СССР (1944), вице-президент АН СССР (1942-1946), Герой Соц. Труда (1945), генерал-полковник медицинской службы (1944). По национальности армянин. Брат *Р.А. Орбели*. Окончил Военно-медицинскую академию в Петербурге (1904). В 1907-1920 гг. работал в Инст. экспериментальной медицины. В 1918-1957 гг. руководил физиологической лабораторией Научного инст. им. П.Ф. Лесгафта. В 1920-1931 гг. профессор 1-го Ленинградского медицинского инст., в 1925-1950 гг. профессор и начальник кафедры физиологии Военно-медицинской академии, в 1943-1950 гг. начальник академии. В 1936-1950 гг. директор Физиологического инст. АН СССР. В 1939-1950 гг. директор Инст. эволюционной физиологии и патологии высшей нервной деятельности АМН СССР, в 1956-1958 гг. – Инст. эволюционной физиологии АН СССР. Занимался проблемами жизнедеятельности человека в необычных и экстремальных условиях, организовал работы по усовершенствованию водолазного дела. Возглавлял коллектив учёных, которые вместе со специалистами ЭПРОНа были объединены в 1935 г. в Постоянную комиссию по аварийно-спасательному делу при АН СССР. Изучая процессы, протекающие в органах человека при его погружении в воду и под повышенным давлением газовой среды различного состава, способствовал тому, что глубоководные спуски водолазов были доведены до 200 м, а после 1945 г. и до 300 м. Член многих зарубежных академий и др. научных обществ. Гос. премия СССР (1941).

ОРБЕЛИ Рубен Абгарович (1880-1943) – советский археолог, основоположник советской подводной археологии, профессор (1918). Армянин. Брат *Л.А. Орбели*. Окончил юридический факультет Петербургского университета (1903) и был оставлен работать в нём на кафедре гражданского права. В 1904 г. послан в научную командировку в Германию, где в 1906 г. защитил в Йенском университете докторскую диссертацию. С 1906 г. работал в Кассационном департаменте Сената. С 1918 г. профессор Тамбовского университета. В 1924-1934 гг. работал в системе Академии наук. В 1934 г. начал составление истории водолазного судоподъёмного и аварийно-спасательного дела с

древнейших времён. Его исследование охватило Древний Восток, античность, Древнюю Русь, Петровскую Россию, XIX и XX века. Знание древних классических и европейских языков и огромная эрудиция позволили ему блестяще справиться с этой работой и опубликовать серию статей в журналах «ЭПРОН» и «Судоподъём». Особый интерес представляет исследование трудов *Леонардо да Винчи* по изысканию способов подводного плавания. С 1935 г. Орбели член Научно-технического совета Главного управления ЭПРОНа. В 1937 г. начал заниматься подводной археологией. Он разработал обширный план мероприятий по исследованию затопленных городов Северного Причерноморья, укреплению берегов для сохранения разрушающихся памятников, составлению гидроархеологической карты страны. С помощью водолазов ЭПРОНа он провёл практические работы в Ольвии и в селе Сабатиновке на Южном Буге, где со дна реки был поднят знаменитый Сабатиновский чёлн-однодеревка. В 1939 г. вёл подводные археологические исследования в Феодосии, Коктебеле, Керчи. Результаты исследований изложил в книге «Исследования и изыскания» (1947).

ОСТРОГРАДСКИЙ-АПОСТОЛ Михаил (1870-1923) – украинский военно-морской деятель, контр-адмирал. Потомок гетмана Левобережной Украины Даниила Апостола. Окончил Морской корпус и Военно-морскую академию. Служил на кораблях российского ЧФ, с осени 1917 г. – в вооружённых силах Украинской Народной Республики (УНР), был комендантом Севастополя. С апреля 1918 г. командовал ЧФ Украинской Державы и был представителем Украинской Державы в Крыму. Вёл переговоры с командованием германских войск, занявших Крым, о сохранении Украинского ЧФ. В начале 1920 г. стал командующим ЧФ УНР.

ОХЕДА Алонсо де (ок. 1468 - ок. 1516) – испанский мореплаватель, конкистадор. Участник 2-й экспедиции *Х. Колумба* (1493-1495). В 1499-1500 гг. вместе с *А. Веспуччи* совершил плавание к северному побережью Южной Америки, исследовал обширный район вдоль берегов Гвианы до устья реки Ориноко и открыл залив Маракайбо, назвав близлежащую к нему местность Венесуэлой (Маленькая Венеция). В 1508-1510 гг. обследовал побережье Колумбии. Первым из европейцев проник в глубь острова Гаити и обнаружил там золотые россыпи.

П

ПАВЛЕНКО Георгий Евстафьевич (1898-1970) – украинский советский учёный в области гидромеханики и теории корабля, профессор (1931), доктор технических наук (1937), академик АН УССР (1961). Украинец. Окончил кораблестроительный факультет Ленинградского (ныне Петербургского) политех. инст. (1924). Работал на судостроительном заводе, в проектных и научно-исследовательских организациях водного транспорта и судостроительной промышленности. В 1928 г. стал преподавателем кафедры теории корабля в Ленинградском политех. инст. (позднее кораблестроительном инст.). С 1944 г. преподавал в Одесском инст. инженеров морского флота. С 1958 г. заведующий отделом гидромеханики судна в Инст. гидрологии и гидротехники (позднее инст. Гидромеханики) АН УССР. Одновременно работал на судостроительных заводах и в конструкторских бюро. Проводил исследования геометрии, статики и сопротивления воды движению корабля, судовых движителей, безопасности плавания, автоматизации судовождения. Им разработаны метод определения выгодных скоростей корабля, теории глиссирования и устойчивости корабля на курсе, сделан расчёт волнового сопротивления судна. Его исследования по теории гребного винта стали основой нового раздела науки – пропульсивной динамики корабля. Изучил влияние динамических факторов на безопасность плавания, решил задачи о динамической остойчивости судна при шквале и качке судна при повороте, динамике буксирного судна при рывке. Предложил универсальную диаграмму остойчивости, заменившую французский метод пантокарен. Разработал векторную диаграмму контроля и регулирования нагрузки судов. Им предложено и сконструировано большое количество точных измерительных приборов для изучения мореходных качеств судов. Автор многих печатных работ.

ПАЙЕР Юлиус (1842-1915) – австрийский исследователь Арктики, историк, педагог, профессор. Преподавал историю в Военной школе в Вене. В 1869 г. участвовал в германской экспедиции в Гренландию. В 1871 г. в составе полярной экспедиции плавал между Шпицбергеном и Новой Землей, а в 1872-1874 гг. принял участие в экспедиции на судне «Тегетхоф» под руководством *К. Вайпрехта*, в ходе которой был открыт архипелаг Земля Франца-Иосифа (1873). Пайер совершал поездки по архипелагу и достиг 82°05′ с.ш. Составил первую карту Земли

Франца-Иосифа. Своё путешествие описал в книге «725 дней во льдах Арктики» (1876). Его именем названа гора на Полярном Урале.

ПАПАЛЕКСИ Николай Дмитриевич (1880-1947) – российский советский радиофизик, преподаватель, профессор (1922), академик АН СССР (1939). Окончил Страсбургский университет (1904) и работал в нём до 1914 г. В 1914-1918 гг. – консультант Российского общества беспроволочного телеграфирования и телефонирования. В 1918-1923 гг. преподавал в Одесском политех. инст. В 1923-1935 гг. работал в Центральной радиолаборатории в Ленинграде (ныне Петербург), с 1935 г. – в Москве в Физическом и Энергетическом институтах АН СССР. Основные труды по радиофизике и теории нелинейных колебаний. Вёл исследования по вопросам направленной радиотелеграфии, радиосвязи с подводными лодками и телеуправления, руководил разработкой первых образцов советских радиоламп. Принимал участие в создании первого советского промышленного навигационного прибора, основанного на разработанном им радиоинтерференционном методе, разрабатывал методы радиоизмерений. Гос. премия СССР (1942). Его именем назван кратер на Луне.

ПАПАНИН Иван Дмитриевич (1894-1986) – российский советский исследователь Арктики, доктор географических наук (1938), дважды Герой Сов. Союза (1937, 1940), контр-адмирал (1943). Окончил Высшие курсы связи (1931). В 1923-1932гг. сотрудник Наркомата связи. В 1932-1935 гг. начальник полярных станций в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа и на мысе Челюскин. В 1937-1938 гг. возглавлял первую научно-исследовательскую станцию на дрейфующей льдине «Северный полюс» («СП-1»), работа на которой положила начало планомерному изучению полярного бассейна. В 1939-1946 гг. начальник Главсевморпути. В 1948-1951 гг. заместитель директора Инст. океанологии АН СССР по экспедициям, с 1951 г. начальник Отдела морских экспедиционных работ АН СССР, одновременно в 1952-1972 гг. директор Инст. биологии внутренних вод АН СССР. Автор книг «Жизнь на льдине» (1938) и «Лёд и пламень» (1977). Его именем названы мыс на полуострове Таймыр (море Лаптевых), подводная гора в Тихом океане, горы на Земле Эндерби (Антарктида).

ПАПЕН Дени (1647-1714) – французский физик и изобретатель, один из изобретателей теплового двигателя, профессор, член Лондонского Королевского общества (1680). По образованию врач. Окончил университет в Анже (1669), работал ассистентом в лаборатории Парижской АН. В 1675 г. оставил

медицину и переехал в Лондон, где в 1676-1679 гг. был ассистентом у физика Р.Бойля. В 1688-1707 гг. возглавлял кафедру математики Марбургского университета в Германии. В 1690 г. правильно описал замкнутый термодинамический цикл пароатмосферного двигателя, но создать работоспособный двигатель не смог. Ему принадлежат ряд изобретений: паровой котёл с предохранительным клапаном, центробежный насос, паровая баллиста, печь для плавки стекла, паровая повозка и др. Создателем судового парового котла считают Д. Папена (1680).

ПАПКОВИЧ Пётр Фёдорович (1887-1946) – российский советский учёный-кораблестроитель, педагог, профессор (1925), член-корр. АН СССР (1933), инженер-контр-адмирал (1940). Окончил Петербургский политех. инст. (1911) и экстерном Кронштадтское морское инженерное училище (1917). В советском ВМФ с 1918 г. В 1918-1922 гг. работал в конструкторском бюро Адмиралтейского судостроительного завода. Спроектировал и построил несколько типов подводных и надводных военных кораблей и торговых судов. С 1916 г. читал лекции по строительной механике корабля в Петроградском политех. инст. В 1925-1930 гг. профессор в Ленинградском университете. В 1934-1940 гг. профессор Ленинградского кораблестроительного инст и Военно-морской академии. С 1929 г. член различных технических и экспертных советов. Разработал и усовершенствовал методы расчёта судовых конструкций на статическую и динамическую нагрузки, выполнил ряд работ по теории упругости, развил и обосновал методы изучения прочности корабля. За курс «Строительная механика корабля» удостоен Гос. премии СССР (1946).

ПАРРИ Уильям Эдуард (1790-1855) – английский исследователь Арктики. Руководил 3-мя экспедициями, посланными на поиски Северо-Западного прохода из Атлантического в Тихий океан. В 1819-1820 гг. открыл в районе Канадского Арктического архипелага проливы Ланкастер, Барроу, Вайкаунт-Мелвилл и острова Корнуоллис, Батерст, Мелвилл, Банкс, Сомерсет. Впервые обследовал южный берег острова Девон и северный берег Баффиновой Земли. В 1821-1822 гг. открыл пролив Фьюри-энд-Хекла, доказав, что Баффинова Земля – остров, а северо-восточной частью выступа материка является полуостров Мелвилл. В 1823-1824 гг. прошёл пролив Принс-Риджент, завершив обследование берегов Баффиновой Земли. В честь Парри названы архипелаг в Северном Ледовитом океане, мысы на северо-западном побережье острова Гренландия и на северном побережье Северной Америки и др. В 1827 г. пытался достичь Северного полюса от Шпицбергена, дошёл до 82°45´ с.ш.

ПАХТУСОВ Пётр Кузьмич (1800-1835) – российский мореплаватель, гидрограф. Окончил Штурманское училище в Кронштадте (1820). В 1820-1832 гг. участвовал в гидрографических работах на реках Печоре, Мезень, Северной Двине, в Баренцевом и Белом морях. В 1832-1833 гг. руководил экспедицией в Карское море и на острова Новая Земля, описал южное и восточное побережья Южного острова Новой Земли, пролив Карские ворота. В 1834-1835 гг. руководил второй экспедицией в Карское море, в результате которой были описаны восточное побережье Северного острова Новой Земли до островов, названных его именем, пролив Маточкин Шар, разделяющий Северный и Южный острова Новой Земли, остров Панкратьева, Горбовы острова, составлены таблицы приливов-отливов в западной части Карского моря. Именем Пахтусова названы также открытый им в 1835 г. самый большой остров в группе островов Пахтусова у восточного берега Новой Земли, горный хребет на архипелаге Шпицберген, самый западный остров в архипелаге Норденшельда у северо-западного побережья полуострова Таймыр и др. географические объекты. В 1886 г. в Кронштадте открыт памятник Пахтусову.

ПЕРИКЛ (ок. 490 - 429 до н. э.) – афинский политический деятель, стратег и руководитель афинского демократического государства в 444-429 гг. до н. э. Получил хорошее образование, среди его учителей был философ Анаксагор. Период его правления ознаменован максимальным расцветом Афинского государства. Успехи его политики обеспечивала морская мощь Афин. Ввёл обучение афинских граждан морскому делу, для чего ежегодно отправлял в море на восемь месяцев 60 триер, экипажи которых боролись с пиратами. С 454 г. возглавил Морской союз из более 200 греческих государств. При нём афинский флот насчитывал 300 триер. Он первым разработал план войны с пиратством и создал систему обороны Черноморских проливов, позволившую восстановить сообщение Средиземного и Чёрного морей. Снарядил две морских экспедиции в Понт (444 и 437), прославился морским походом вокруг Пелопоннеса. С ним связан расцвет афинской культуры, он был инициатором строительства Парфенона, Пропилеев, Одеона и др. При нём Афины стали крупным экономическим, политическим и культурным центром эллинского мира. Умер от чумы.

ПЕРРИ Мэтью Колбрайт (1794-1858) – военно-морской деятель США, коммодор (1841). Вынудил японское правительство под угрозой военных действий подписать договор 1854 г., открывший для американских кораблей японские порты Хакодате и Симода и положивший конец более чем двухвековой изоляции

Японии от внешнего мира.

ПЕРРЭ Жан Батист Эммануэль (1765-1800) – французский флотоводец, контр-адмирал. Во время Египетской экспедиции армии Наполеона Бонапарта в 1798-1801 гг. была сформирована Нильская флотилия. Во главе неё Наполеон поставил отважного моряка Перрэ. В задачу флотилии входило обеспечение войск в походе на Каир. Перрэ в нескольких боях уничтожил флотилию мамлюков и в конце августа 1798 г. был у Каира. Осенью 1798 – весной 1799 годов войска генерала Дезе при поддержке флотилии овладели Верхним Египтом и вышли к берегам Красного моря. В дальнейшем Перрэ вёл борьбу с англичанами на коммуникации Родос — Акра (Средиземное море).

ПЕРСАНО Карло (1806-1873) – итальянский флотоводец и политический деятель, адмирал. Службу начал в сардинском флоте. В 1859 г. руководил блокадой Венеции. Во время экспедиции Гарибальди на Сицилию (1860) крейсировал в Тирренском море. В сентябре 1860 г. участвовал во взятии Анконы, в феврале 1861 г. – Гаэты. Избранный депутатом, примкнул к левому центру. Некоторое время был морским министром, в 1865 г. стал сенатором, затем – командующим флотом. Во время австро-итальянской войны 1866 г. за освобождение Италии от австрийского господства и создание национального государства 20 июля 1866 г. произошло морское сражение у острова Лисса в Адриатическом море. Это было первое крупное сражение паровых броненосных кораблей в мировой истории. Итальянский флот возглавляемый адмиралом Персано имел 19 кораблей, из которых 11 было броненосцами. Австрийским флотом, включавшим 21 корабль, в т.ч. 7 броненосцев, командовал контр-адмирал *В. Тегетхоф*. В сражении победили австрийцы, применившие тактику таранного удара по итальянскому флагманскому кораблю, который затонул с экипажем в 400 человек. Позже загорелся от артиллерийского огня и взорвался другой итальянский броненосец. Итальянская эскадра вышла из боя и ушла в Анкону. Австрийские корабли успеха не развивали и остались у острова. Поражение итальянцев явилось следствием слабой подготовленности флота, отсутствия разведки и неудовлетворительного управления боем. Общественное мнение обвинило в этом поражении Персано. Он был предан Верховному суду Сената по обвинению в измене. Однако это обвинение в ходе суда с него сняли и судили за неисполнение предписаний морского министерства, нераспорядительность и непростительную медлительность. Его лишили чина адмирала и приговорили к уплате судебных издержек.

ПЁТР I, Романов Пётр Алексеевич (1672-1725) – российский царь (1682), первый российский император (1721), государственный и военный деятель, полководец, флотоводец, дипломат, кораблестроитель, основатель российского регулярного военного флота, адмирал (1721). Осуществил ряд важнейших преобразований: создал Сенат, коллегии, ввёл рекрутскую повинность, создал регулярную армию и флот. Особо интересовался морским делом. В 1697-1698 гг. изучал корабельное дело в Амстердаме (Голландия), работал на верфях. Окончил курс кораблестроения в Англии. В России руководил строительством кораблей военно-морского флота и рядом морских крепостей. Содействовал строительству торгового флота и развитию мореплавания в России. Основал металлургические предприятия, которые обеспечивали нужды армии и флота. Создал текстильные мануфактуры для изготовления парусины. Для подготовки морских кадров открыл в Москве Школу математических и навигацких наук (1701), а в Петербурге Морскую академию (1715). Организовал ряд географических экспедиций для исследования северо-восточных морей. Принимал участие в разработке Устава морского (1720) и Морского регламента (1722). При Петре I российский флот одержал ряд крупных побед: при Гангуте (1714), Гренгаме (1720) и др. Реформы Петра I были направлены на упрочение абсолютизма, укрепление крепостнического строя, сопровождались усилением угнетения народных масс, что влекло за собой народные восстания. Проводил завоевательную внешнюю политику.

ПИККАР Огюст (1884-1962) – швейцарский физик, исследователь верхних слоёв атмосферы и глубин океана, изобретатель батискафа, доктор наук (1913), профессор (1920). Окончил Политехническое училище в Цюрихе (Швейцария) в 1910 г. В 1920 г. переехал в Бельгию, заведовал физической лабораторией Брюссельского Свободного университета. Для изучения космических лучей в верхних слоях атмосферы в 1930-1932 гг. совершил серию полётов на созданном им стратостате особой конструкции и достиг максимальной высоты 16370 м. В 1948 г. построил первый подводный аппарат для погружения на предельные глубины океана – батискаф FNRS-2. В том же году у островов Зелёного Мыса успешно провёл его пробные испытания, опустившись на глубину 1380 м. В 1953 г. на батискафе «Триест» опустился в Тирренском море на глубину 3160 м, а в 1960 г. в Марианской впадине на этом батискафе была достигнута глубина 10919 м. Результаты своих исследований описал в книге «На глубину морей в батискафе».

ПИКУЛЬ Валентин Саввич (1928-1990) – российский

писатель. В канун Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. окончил 5-й класс общеобразовательной школы. Пережив первую зиму блокады Ленинграда, весной 1942 г. был эвакуирован в Архангельск. Окончив школу юнг на Соловецких островах, с осени 1943 г. и до конца войны служил рулевым-сигнальщиком на эсминце «Грозный» СФ. Участвовал в конвоировании союзных караванов судов, поставлявших по ленд-лизу в Сов. Союз вооружение, боеприпасы, стратегическое сырьё, продовольствие и др. материальные ресурсы из США. Демобилизовавшись в 1946 г., целиком посвятил себя литературному труду. Обширные всесторонние знания добыл самообразованием. Примером для него служили сильные личности, такие как герой романа Джека Лондона «Мартин Иден». Многие романы и повести посвятил истории российского военно-морского флота: «Океанский патруль», «Моонзунд», «Крейсера», «Реквием каравану PQ-17» и др. С присущей ему увлекательной интригой повествовал о событиях российской истории: «На задворках великой империи», «Слово и дело», «Нечистая сила», «Фаворит», «Каторга», «Пером и шпагой» и др.

ПИЛКИН Константин Павлович (1824-1913) – российский специалист в области минного дела, адмирал (1896). Окончил Морской корпус (1842). Служил на БФ. В 1853-1854 гг. на фрегате «Аврора» участвовал в обороне Петропавловска-Камчатского. В 1860-1868 гг. командир клипера «Абрек» и броненосной батареи «Кремль». В 1869-1874 гг. командир отряда кораблей на Тихом океане, затем капитан Кронштадтского порта. В 1874-1882 гг. командир Учебного минного отряда БФ, одновременно с 1878 г. заведовал минной частью на флоте. В 1884-1888 гг. командир эскадры БФ. главный инспектор минного дела Морского технического комитета Морского министерства, старший флагман БФ, председатель Морского технического комитета. С 1889 г. член Адмиралтейств-совета. Его именем назван мыс в Анадырском заливе Берингова моря.

ПИНЕГИН Николай Васильевич (1883-1940) – российский исследователь Арктики, художник и писатель, в творчестве которого значительное место занимает морская тематика. Окончил Казанское художественное училище (1907) и Академию художеств в Петрограде (1916). В качестве художника, фотографа и кинооператора участвовал в экспедиции *Г.Я. Седова* на шхуне «Святой Фока» (1912-1914), снял первый документальный фильм в Арктике. В 1916-1918 гг. художник-историограф ЧФ. С 1924 г. работал в Арктике: участвовал в первых авиационных ледовых разведках в районе Новой Земли, возглавлял строительство полярной станции на Новосибирских островах и был её первым

руководителем в 1927-1929 гг. В 1931-1934 гг. как сотрудник Арктического инст. участвовал в экспедициях на архипелаг Земля Франца-Иосифа и в Северную Якутию. Создал большое количество картин и этюдов о российском Севере, где запечатлел побережья, острова, порты и др. виды. Лучшие работы посвящены экспедиции Г.Я. Седова: «Святой Фока» во льдах», «Суровые берега Северной Земли» и др. Его северные марины отличаются нежностью тонов и достоверностью. Ряд его картин отображают боевые действия российского флота в 1-ю мировую войну. Пинегин автор многих книг о Севере: «В стране песцов» (1931), «Записки полярника», «В ледяных просторах. Экспедиция Г.Я. Седова к Северному полюсу» (1952), «Георгий Седов» (1953) и др. Его именем названы мыс на Новой Земле и остров вблизи Новой Земли (Баренцево море), мыс на острове Брюса и озеро на острове Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа, Баренцево море), гора на Земле Королевы Мод (Антарктида).

ПИНСОН Висенте Яньес (1460-– ок. 1524) – испанский мореплаватель. Участник 1-й экспедиции *Х. Колумба* в 1492-1493 гг. В 1499-1500 гг. руководил экспедицией, которая открыла большую часть северного побережья Бразилии, устье реки Амазонка, берег Гвианы (независимо от *А. Охеды*), устье реки Ориноко и остров Тобаго. В 1509 г. открыл заливы Кампече и Гондурасский, а также полуостров Юкатан.

ПИРИ Роберт Эдвин (1856-1920) – американский морской инженер и путешественник, исследователь Арктики,. 6 апреля 1909 г. первым достиг Северного полюса, контр-адмирал (1911). Совершил экспедиции в Гренландию (1892, 1895, 1900). В 1900 г. открыл большой полуостров (Землю Пири) и самую северную точку земной суши – мыс Моррис-Джесеп в Гренландии. В 1898, 1902 и 1906 годах предпринял неудачные попытки дойти до Северного полюса. Последнюю попытку совершил в 1909 г. Он стартовал с мыса Колумбия на острове Элсмир (Канадский Арктический архипелаг), находящегося в 766 км от Северного полюса. 1 марта 1909 г. отряд Пири на 19 нартах, которые тянули 133 собаки, двинулся в путь. В составе экспедиции было 9 человек и эскимосы-каюры. По мере продвижения строились промежуточные лагеря с продуктами питания и вспомогательные отряды экспедиции возвращались назад. Последний отряд повернул на юг по достижении 87°47´ с.ш., а Пири вместе с негром Мэтью Хенсоном и эскимосами Ута, Укеа, Сиглу и Эгингва на пяти собачьих упряжках 6 апреля 1909 г. достиг района Северного полюса (89°55´24´´ с.ш.). Пири описал льды Центральной Арктики и разработал методики санных путешествий в полярных районах. Написал книги: «По большому

льду к Северу» (1898), «Вблизи полюса» (1907), «Северный полюс» (1910) и др. Его именем названы полуостров на севере Гренландии (Земля Пири) и пролив на севере Канадского Арктического архипелага.

ПИРИ РЕЙС (конец XV в. - ок. 1554) – турецкий флотоводец, географ и картограф, создатель карты мира, атласа и лоции бассейна Средиземного моря. Настоящее имя Мухинддин ибн Мухаммед. По происхождению предположительно грек. Участвовал в многочисленных морских походах турецкого флота в Средиземное море на рубеже и в начале 16-го века. Создавая свою знаменитую карту мира (1513), использовал 14 более ранних карт, в т.ч. венецианские, португальские и не дошедшую до нашего времени карту *Х. Колумба*. Сохранившаяся часть карт Пири Рейса (западая часть Атлантического океана и западный край Старого Света с берегами Америки и Европы) была издана в 1935 г. турецким историческим обществом. Морской атлас Средиземного моря «Бахрийе» (Поэма о море), составленный Пири Рейсом в 1523 г., представлял собой справочник для плавания по всему Средиземноморскому бассейну – полное собрание карт (портоланов), выполненных по европейскому образцу, и путеводитель в стихах по изображенным на картах местностям с описанием берегов, указанием течений, мелей, бухт, стоянок, гаваней и пр. Состоял из 210 карт и соответствующего количества глав путеводителя, кроме того, имелось до 50 глав, посвященных общим вопросам мореплавания: о компасе, картах, морской географии. Пири Рейс был назначен капуданом (адмиралом) Египта, руководил морскими силами в Красном море и Индийском океане, где его флот разбила португальская эскадра, за что Пири Рейс был отдан под суд и казнён.

ПИСАРРО Франсиско (1471-1541) – испанский мореплаватель и конкистадор. Участвовал в экспедиции *А. Охеды* к берегам Южной Америки (1509-1510), исследовавшей и завоевавшей Панаму. В 1513 г. принимал участие в экспедиции в Тихий океан. Вместе с Д. Альмагро в 1524-1526 гг. совершил два похода в юго-западную часть Южной Америки. В 1529 г. получил от испанского короля право открытия, исследования и завоевания полосы Тихоокеанского побережья Южной Америки протяжённостью около 1100 км. В 1530 г. на трёх кораблях и с 185 солдатами он отправился на завоевание страны инков в Перу, разгромил их государство Тауантинсуйу и в 1535 г. основал города Лима и Трухильо. Писарро открыл часть Тихоокеанского побережья Южной Америки с заливом Гуаякиль и Западную Кордильеру Анд.

ПИТЕАС, Пифей (IV в. до н. э.) – древнегреческий

мореплаватель, астроном, математик и географ. Уроженец Массалии (ныне Марсель, Франция). Между 350 и 320 гг. до н. э. совершил плавание вдоль части северных и западных берегов Европы. Первым вышел к Северному Ледовитому океану. Открыл Бискайский залив, полуострова Бретань и Скандинавский, острова Зеландия, Британия и Ирландия, пролив Каттегат, моря Северное и Ирландское. Своё плавание описал в книге «Об океане», которую спустя 300 лет обнаружил безвестный римский историк в архиве Марселя. В книге сообщил сведения о жизни британцев, их быте, природе острова, составил карты, нанеся на них координаты открытых им островов. В ходе плавания вёл астрономические наблюдения, предпринял первую попытку определения широт, измерил для них полуденную высоту Солнца, объяснил морские приливы и отливы притяжением Луны, вычислил наклон плоскости эклиптики к плоскости небесного экватора. Некоторые научные наблюдения Питеаса до сих пор поражают своей точностью.

ПЛИМСОЛЬ Самуэль (1824-1898) – английский судовладелец, разработавший законопроект о грузовой марке для торговых судов. Работал клерком, управляющим заводом, торговцем углем, затем стал судовладельцем. В 1868 г. избран в парламент. В 1873 г. издал книгу «Наши моряки», в которой обрисовал неудовлетворительное состояние дел по обеспечению безопасности плавания английских торговых судов. В 1875 г. внёс в парламент законопроект о грузовой марке, т.е. о системе знаков на бортах судна в районе миделя, определяющих допустимую осадку для различных районов и условий плавания. Законопроект принят не был. Однако число сторонников Плимсоля росло и 14 августа 1876 г. законопроект утвердили с оговоркой, что допустимая осадка устанавливается судовладельцем. В 1890 г. парламент издал закон, по которому высота надводного борта утверждалась государственным органом. В 1966 г. на Международной конференции в Лондоне была принята Конвенция о грузовой марке, в которой участвует более 80 государств.

ПОЗДЮНИН Валентин Львович (1883-1948) – российский советский кораблестроитель, педагог, профессор (1920), доктор технических наук (1937), академик АН СССР (1939). Окончил кораблестроительное отделение Петербургского политех. инст. (1908). Работал на Балтийском судостроительном и механическом заводе помощником строителя и конструктором линейных кораблей. В 1910 г. экстерном окончил Кронштадтское Морское инженерное училище и начал педагогическую деятельность в Петербургском политех. инст. С 1914 г. работал в

Бюро проектирования судов Главного управления кораблестроения, с 1915 г. заместитель начальника Бюро, в 1918-1921 гг. – на Адмиралтейском судостроительном заводе. В 1923-1929 гг. декан кораблестроительного отделения Петроградского политех. инст., был одним из создателей Ленинградского кораблестроительного инст., профессором и заведующим кафедрой корабельной архитектуры, а затем кафедрой проектирования. В 1929 г. организовал и возглавил НИИ судостроения и судоремонта Наркомата путей сообщения, в 1930 г. – НИИ судостроения Союзверфи. В 1941 г. стал заведующим отделом гидравлики Инст. механики АН СССР. Принимал активное участие в проектировании и строительстве судов торгового флота.

Автор научных трудов и учебных пособий для студентов и проектантов по теории проектирования судов, теории и расчёту судовых устройств и систем, вопросам корабельной архитектуры и гидромеханики. В 1938-1941 гг. был ответственным редактором журнала «Судостроение», организатором и редактором 15-томного «Справочника по судостроению».

ПОЛО Марко (ок. 1254-1324) – итальянский путешественник, совершивший в 1271-1275 гг. путешествие в Китай, где прожил около 17 лет. В 1292-1295 гг. морем вернулся в Италию. Написанная с его слов «Книга» (1298) – один из первых источников знаний европейцев о странах Центральной, Восточной и Южной Азии. В ней приведены сведения по географии, этнографии, истории Армении, Грузии, Ирана, Китая, Монголии, Индии, Индонезии и других стран, в которых побывал Поло. «Книга» оказала значительное влияние на мореплавателей, картографов, писателей 14-16-го столетий Именем Поло назван хребет в восточной части гор Куньлуня (Китай).

ПОМПЕЙ, Гней Помпей Великий (106-48 до н. э.) – римский полководец и политический деятель, возглавлял борьбу с пиратами в Средиземном море. Участвовал в подавлении восстаний Сертория в Испании (77 г. до н. э.) и Спартака (71 г. до н. э.). В 67 г. до н. э. получил от римского Сената чрезвычайные полномочия для борьбы с пиратами. Одновременно атаковал все крупнейшие пиратские центры и менее чем за 3 месяца ликвидировал пиратство от Мессинского пролива до Геркулесовых столбов (Гибралтара). В 60 г. до н. э. совместно с Крассом и Цезарем создал 1-й триумвират. После распада триумвирата (53 г. до н. э.) воевал против Цезаря. В 48 г. до н. э. победил его при Диррахии (Эпир), но затем был разбит Цезарем при Фарсале (Фессалия), бежал в Египет, где был убит.

ПОПЕНЧЕНКО Валерий Владимирович (1937-1975) –

советский военный моряк, капитан-лейтенант, спортсмен-боксёр, Олимпийский чемпион, кандидат технических наук (1968), доцент (1972). Украинского происхождения. Окончил Ташкентское суворовское училище (1955) и Ленинградское высшее военно-морское пограничное училище (1960). В 1970-1975 гг. заведующий кафедрой физического воспитания Московского высшего технического училища. Чемпион XVIII Олимпийских игр в Токио (1964) по боксу во 2-м среднем весе. Чемпион СССР 1959, 1961-1965 годов. Чемпион Европы 1963 и 1965 годов Один из самых техничных боксёров в истории советского спорта. Трагически погиб, упав в пролёт лестницы. Написал книгу «И вечный бой» (1968).

ПОПОВ Александр Степанович (1859-1906) – российский физик и электротехник, изобретатель электрической связи без проводов (радиосвязи, радио), основоположник военной радиосвязи. Окончил физико-математический факультет Петербургского университета (1882). В 1883-1901 гг. преподаватель физики и электротехники в Минном офицерском классе и одновременно в Техническом училище Морского ведомства (1890-1900). С 1901 г. профессор физики Петербургского электротехнического инст., с 1905 г. его ректор. В 1895 г. продемонстрировал систему связи без проводов (радиосвязи). В 1901 г. в реальных корабельных условиях достиг дальности радиосвязи около 150 км. Открыл явление отражения электромагнитных волн от различных объектов, это явление положено в основу радиолокации.

ПОПОВ Андрей Александрович (1821-1898) – российский кораблестроитель, адмирал (1891). Окончил Морской корпус. С 1838 г. служил на ЧФ, участник Крымской войны 1853-1856 гг. Во время обороны Севастополя 1854-1855 гг. заведовал артиллерийским снабжением крепости. В 1858-1861 гг. командовал отрядом кораблей на Тихом океане, а в 1862-1864 гг. – эскадрой. С 1865г. занимался научной работой, неоднократно посещал Англию, Францию, Голландию и др. страны, изучая военное кораблестроение. По его проектам в 1870-1899 гг. были построены первые в истории броненосные крейсера типа «Генерал-адмирал», первые российские броненосцы, в т.ч. «Пётр Великий», полубронеосные фрегаты и другие корабли. Был автором проекта плавучей батареи, корпус которой имел форму круга. С 1880 г. руководил Кораблестроительным отделом Морского технического комитета. Его именем назван остров и гора на нём (залив Петра Великого, Японское море) и др. географические объекты.

ПОРСЕЛЛИС Ян (ок. 1584-1632) – голландский живописец-

маринист, основоположник голландского реалистичного морского пейзажа. Учился в Роттердаме, работал в портовых городах: Антверпене (с 1615), Харлеме (с 1622), Амстердаме (с 1624), Зутерварде (с 1625). Темой Порселлиса были морские сражения, сцены из жизни моряков и морские пейзажи. Убедительно передавал водную и воздушную среды. Известные произведения: «Море с кораблями в пасмурную погоду» (1624), «Море в пасмурный день» (1624), «Кораблекрушение» (1631) и др.

ПОРТНОВ Михаил Дмитриевич (ок. 1730-1791) – российский кораблестроитель, корабельный мастер бригадирского ранга. Изучал корабельную архитектуру в Дании, Англии и Франции. Работал на верфях Дуная, Петербурга и Архангельска. В 1769 г. построил в Петербурге разборное судно собственной конструкции для перевозки тяжёлой артиллерии. С 1774 по 1791 год руководил постройкой в Архангельске 38 линейных кораблей, в т.ч. 66-пушечного «Святой Георгий Победоносец», 74-пушечного «Царь Константин» и 24 фрегатов.

ПРАНДТЛЬ Людвиг (1875-1953) – немецкий учёный, один из основателей экспериментальной гидроаэромеханики и аэродинамики, внёсший большой вклад в развитие теории корабля. Окончил Высшую техническую школу в Мюнхене, с 1901 г. профессор Высшей школы в Ганновере, а с 1904 г. – университета в Гёттингене. В 1925-1947 гг. директор института в Гёттингене.

Труды в области теории упругости и пластичности, газовой динамики и динамической метеорологии. В работе «О движении жидкости при очень малом трении» (1905) изложил теорию пограничного слоя, объяснил сопротивление формы при обтекании тела жидкостью отрывом пограничного слоя. Занимался также вопросами теории крыла, турбулентности, упругости и пластичности, гидроаэромеханики, газовой динамики и динамической метеорологии. Именем Прандтля названо уравнение пограничного слоя, интегральное уравнение крыла конечного размаха, безразмерная величина, определяющая процессы теплопередачи в движущихся жидкостях и газах и др.

ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ Евгений Николаевич (1909-1963) – советский военный деятель, Герой Сов. Союза (1941), генерал-полковник авиации (1951). Русский. В ВМФ с 1927 г. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище (1930), Курсы усовершенствования начсостава при Военно-воздушной инженерной академии (1933). В 1933-1939 гг. лётчик, командир авиационного подразделения ВВС БФ. Во время советско-финляндской войны 1939-1940 гг. командир эскадрильи, помощник командира авиаполка, с 1940 г. Командир

бомбардировочного авиаполка. В Великую Отечественную войну командир авиаполка и авиабригады ВВС БФ. В августе 1941 г. четыре раза возглавлял группу самолетов при нанесении бомбовых ударов по Берлину. С 1943 г. начальник штаба, с 1944 г. и.о. командующего ВВС СФ, с апреля 1945 г. зам. командирующего ВВС ТОФ. В войне с Японией руководил высадкой воздушных десантов в Порт-Артур (Люйшунь) и Дайрен (Далянь). В 1946-1947 гг. командующий ВВС ТОФ, в 1947-1950 гг. командующий ВВС 5-го ВМФ, в 1950-1955 гг. командующий авиацией ВМС, в 1955-1960 гг. заместитель главкома ВМФ – командующий авиацией ВМФ, в 1960-1962 гг. командующий авиацией ВМФ. С 1962 г. в Группе генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

ПРИБЫЛОВ Гавриил Логинович (г.р. неизв. - 1796) – российский мореплаватель, исследователь северной части Тихого океана, подштурман. В 1781-1786 гг. командовал судном «Святой Георгий», плавал к Аляске и Алеутским островам. В 1788 г. открыл в Беринговом море к северу от Алеутских островов два острова – Святого Георгия и Святого Павла в группе островов, названных его именем.

ПРОНЧИЩЕВ Василий Васильевич (1702-1736) – российский мореплаватель, исследователь Северного Ледовитого океана, лейтенант (1733). Окончил Школу математических и навигацких наук (1718). В 1733 г. назначен начальником одного из отрядов 2-й Камчатской экспедиции, в задачу которого входила опись побережья Сибири от устья реки Лены до устья реки Енисея. Во время экспедиции произвел инструментальную съемку реки Лены от Якутска до ее устья и побережья Сибири от устья Лены до мыса Фаддея (полуостров Таймыр), открыл острова Петра и восточную группу островов Самуила у северо-восточного берега полуострова Таймыр, а также ряд др. Островов и мысов. В плаваниях Прончищева участвовала его жена Татьяна Федоровна (1713-1736) – первая полярная путешественница. Прончищевы умерли от цинги и похоронены в устье реки Оленёк. Именем Прончищева названы часть восточного берега полуострова Таймыр и мыс на его северо-восточном берегу, а также кряж между устьями рек Оленёк и Анабар. В честь Татьяны Прончищевой названа бухта моря Лаптевых (Берег Прончищева).

ПУАССОН Симеон Дени (1781-1840) – французский математик, механик и физик, один из основоположников математической физики, член Парижской АН (1812), иностранный почётный член Петербургской АН (1826). Окончил Политехническую школу в Париже (1800), с 1806 г. её профессор, а с 1809 г. профессор Парижского университета. Труды

посвящены теоретической и небесной механике, математике и математической физике. В гидромеханике обобщил уравнение Навье-Стокса на случай движения сжимаемой вязкой жидкости с учётом теплопередачи. Изучал устойчивость движения планет Солнечной системы, теорию приливов и отливов, сформулировал уравнения, применяемые в теории девиации магнитного компаса. Ему принадлежат также работы по интегральному исчислению, теории вероятностей, теории упругости, теплопроводности, магнетизму, капиллярности, акустике.

ПУТЯТИН Евфимий Васильевич (1804-1883) – российский мореплаватель, государственный деятель, дипломат, адмирал (1858). Окончил Морской корпус (1822). В 1822-1825 гг. на фрегате «Крейсер» под командованием *М.П. Лазарева* совершил кругосветное плавание с заходом в Русскую Америку. Участник Наваринского морского сражения 1827 г. и военных действий против горцев на Кавказском побережье (1838-1839). В 1842 г. возглавил дипломатическую миссию в Персию (Иран), которая добилась отмены ограничений российской торговли на Каспии и установления регулярного пароходного сообщения между двумя странами.

Глава дипломатических миссий в Японию (1852-1855) на фрегате «Паллада» и в Китай (1857-1858), результатом которых явилось подписание российско-японского договора 1855 г. и заключение Тяньцзиньского трактата с Китаем 1858 г. Путятин описал восточный берег Кореи к северу от 35° с.ш., открыл заливы Посьета и Ольги и острова Римского-Корсакова, уточнил координаты ряда приметных пунктов побережья Приморья. В 1855-1857 гг. был военно-морским атташе во Франции, в 1858-1861 гг. – в Англии. В 1861 г. министр народного просвещения. С декабря 1861 г. член Гос. совета. Его именем названы остров в заливе Петра Великого и посёлок на этом острове (Японское море), мыс в Анадырском заливе (Берингово море), мыс в заливе Советская Гавань (Японское море).

Р

РАЙТ, братья Уилбер (1867-1912) и Орвилл (1871-1948) – американские авиаконструкторы и лётчики, пионеры авиации. В 1900-1903 гг. построили несколько планёров бипланової схемы, на которых выполнили около тысячи полётов. Установив на планёре двигатель внутреннего сгорания, 17 декабря 1903 г. осуществили первый в мире успешный полёт в течение 59 секунд. В 1904-1908 гг. довели продолжительность полёта на самолёте усовершенствованной ими конструкции до 1,5 часов. В 1908 г. первыми в мире поднялись в воздух с пассажирами на борту. В 1909 г. организовали в США компанию по производству самолётов.

РАКОВ Василий Иванович (1909-1996) – российский советский морской лётчик, дважды Герой Сов. Союза (1940, 1944), генерал-майор авиации (1958). В Вооружённых силах с 1928 г. Окончил Военно-теоретическую школу лётчиков (1929), Военную школу морских лётчиков (1931), Высшие авиационные курсы усовершенствования ВВС (1938), Военно-морскую академию (1942), Военную академию Генштаба (1946). Участвовал в советско-финляндской войне 1939-1940 гг. в должности командира авиаэскадрильи. В 1940 г. командир авиабригады ВВС БФ. Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. командир морской авиабригады ВВС ЧФ (1942), командир эскадрильи бомбардировочного авиаполка ВВС БФ (1943), командир гвардейского авиаполка ВВС БФ (1944-1945). Совершил свыше 170 боевых вылетов, участвовал в потоплении 12 кораблей и судов противника. После войны на командных должностях ВВС ТОФ. В 1948-1971 гг. на преподавательской и военно-научной работе в Военно-морской академии. С 1971 г. в отставке. Автор книг «Крылья над морем» (1974), «Над морем и сушей» (1984).

РАМСЕЙ Бертран Хоум (1883-1945) – английский флотоводец, адмирал (1943). На флот поступил кадетом в 1898 г. Во время 1-й мировой войны командовал эсминцем в Дуврском проливе (Па-де-Кале) и у берегов Бельгии. В 1935 г. получил чин контр-адмирала и был назначен начальником штаба Флота метрополии. Из-за бескомпромиссного, независимого характера в 1938 г. попал в списки отставников. В начале 2-й мировой войны вернулся на службу. В 1940 г. командовал военно-морской базой в Дувре. Эсминцы базы вывозили английские войска из Голландии и Бельгии, обстреливали береговые цели, прикрывали перевозки. Под его руководством в конце мая – начале июня 1940

г. под обстрелом немцев из Дюнкерка были эвакуированы войска Британского экспедиционного корпуса (более 300 тыс. солдат). Флот понёс значительные потери, однако спас корпус от постыдной капитуляции. За эту операцию стал командором ордена Бани. В июле 1943 г. Рамсей руководил успешной высадкой на Сицилию 115 тыс. английских солдат, за что был награждён Командорским крестом. В октябре 1943 г. назначен главнокомандующим морскими силами союзников при высадке войск в Нормандию (Франция) по плану «Оверлорд», морская часть которого получила название «Нептун». Операция «Нептун» проводилась 6 июня – 24 июля 1944 г., в ней участвовало около 7 тыс. кораблей и судов и около 11 тыс. боевых самолётов. В первый день на берег с десантных кораблей и транспортов высадили около 200 тыс. человек. Всего за время десантной операции на побережье Нормандии было высажено 2 млн. 876 тыс. англо-американских войск. Общие потери сил высадки составили 1 лёгкий крейсер, 9 эсминцев, 25 транспортов и большое число десантно-высадочных средств. Это была самая крупная десантная операция 2-й мировой войны. Она поучительна достижением скрытности подготовки и внезапности высадки, согласованности действий крупных сил флота, авиации и сухопутных войск, быстрых темпов высадки десантных войск и сжатых сроков переброски через Ла-Манш огромного количества воинских грузов и войск. Большая заслуга в успехе операции принадлежит Рамсею. Он погиб в авиакатастрофе под Парижем 2 января 1945 г. В 1945 г. его посмертно наградили американским орденом «За заслуги».

РАСМУССЕН Кнуд Йохан Виктор (1879-1933) – датский этнограф и исследователь Арктики. В 1902-1933 гг. участник и руководитель многих экспедиций по изучению Гренландии и арктической части Северной Америки. В 1910 г. в северо-западной части Гренландии организовал станцию Туле – опорный пункт и базу его 7-ми экспедиций. В 1921-1924 гг. исследовал северное побережье Американского континента от Гудзонова залива до Берингова моря (18 тыс. км). В ходе экспедиций проводились географические исследования и картографические работы: нанесены на карту внутренние районы острова Баффинова Земля, восточное побережье полуострова Мелвилл, берега залива Репалс и др. Изучал антропологию, язык и быт эскимосов.

РЕГУЛ Марк Атилий (III в. до н. э.) – римский флотоводец и полководец, консул. Во время 1-й Пунической войны 264-241 гг. до н. э. между Римом и Карфагеном Регул в 256 г. разбил карфагенский флот у мыса Экном на юго-вост. Сицилии и

отправился с большой армией в Африку. Флот состоял из 230 боевых кораблей и 110 транспортных судов. У Африканского побережья произошло морское сражение с флотом карфагенян (250 кораблей). Римляне одержали победу, потопив 30 и захватив 64 корабля противника, 40 тыс. карфагенян было убито и ранено. Потери римлян были значительно меньше: 24 корабля и 10 тыс. раненых и убитых. Высадившись в Африке, римляне нанесли ряд поражений карфагенянам. Однако не подготовленное к длительным боям войско римлян потерпело поражение, Регул попал в плен. Римский флот с остатками войск на обратном пути погиб во время шторма. Регул умер в плену около 248 г.

РЕДЕР Эрих (1876-1960) – немецкий военно-морской деятель, гросс-адмирал (1939). Окончил Военно-морское училище в Киле и Военно-морскую академию. С 1912 г. служил в штабе командующего Атлантической эскадрой вице-адмирала *Хиппера*. В годы 1-й мировой войны спланировал несколько операций по минированию английского побережья, в 1916 г. участвовал в Ютландском морском сражении. С 1928 г. начальник Главного морского штаба, в 1935-1943 гг. главнокомандующий ВМФ. Сторонник тотальной войны на море. Согласно его плана развития флота Германия должна была обладать всеми типами кораблей. Особое внимание он уделял строительству «карманных» линкоров. Вторую мировую войну германский флот начал рейдерскими операциями своих линкоров. Однако неудачи крупных надводных кораблей в 1940-1942 гг. вынудили Редера в январе 1943 г. уйти в отставку. Его место занял гросс-адмирал *Дениц* – сторонник неограниченной подводной войны. В мае 1945 г. Редер попал в советский плен. На Нюрнбергском процессе приговорён к пожизненному заключению как один из главных военных преступников. В 1955 г. освобожден из заключения по состоянию здоровья.

РЕЗАНОВ Николай Петрович (1764-1807) – российский государственный деятель, действительный статский советник, почётный член Петербургской АН (1803). Военную службу начал в артиллерии. Выйдя в отставку, служил в Адмиралтействе и Сенате. Один из учредителей (1799) и руководителей Российско-американской компании. Инициатор первой российской кругосветной экспедиции 1803-1806 гг. во главе с *И.Ф. Крузенштерном* и *Ю.Ф. Лисянским*. Отправился с экспедицией в качестве полномочного посланника правительства с поручением установить торговые отношения с Японией, однако миссия Резанова оказалась безуспешной. В 1805-1806 гг. посетил владения Российско-американской компании на побережье Северной Америки, плавал (1806) к Калифорнии в залив Сан-

Франциско, чтобы подготовить там организацию российско-американской земледельческой базы. Участвовал в описи острова Сахалин. Составил «Словарь японского языка» и «Руководство к познанию японского языка». Возвращаясь в Петербург с Дальнего Востока, умер в пути в Красноярске в марте 1807 г. Его именем названо озеро на одном из островов архипелага Александра (Северная Америка, Тихий океан).

РЕЙГАН Рональд Уилсон (1911 - 2004) – 40-й президент США в 1981-1989 гг. от Республиканской партии. Во время 2-й мировой войны служил (1942-1945) в органах информации ВВС США, войну окончил в чине капитана. С 1937 г. киноактёр Голливуда. В 1967-1975 гг. губернатор штата Калифорния.

РЕЙНЕКЕ Михаил Францевич (1801-1859) – российский гидрограф, член-корр. Петербургской АН (1856), вице-адмирал (1855). Окончил Морской корпус (1818). Служил на БФ. В 1824 г. сделал опись северо-восточной части Белого моря. В 1826-1832 гг. был начальником гидрографической экспедиции, закончившей опись Белого моря и описавшей Мурманский берег Баренцева моря. В 1833-1852 гг. руководил экспедициями, описавшими Финский залив и часть Балтийского моря. Результаты исследований изложил в «Атласе Белого моря и Лапландского берега» (1833-1834), в книгах «Гидрографическое описание северного берега России» (1843-1850) и «Обзор съёмки и промера Балтийского моря» (1854). С 1855 по 1858 год директор Гидрографического департамента, председатель Морского учёного комитета. Под его руководством стали производить ежедневные наблюдения за горизонтом воды, были составлены новые морские карты, изданы «Записки Гидрографического департамента» и «Известия о переменах по лоции». По его инициативе организованы шкиперские курсы в Архангельске и Кеми, поставлены 3-и маяка в Белом море, созданы спасательные станции на некоторых маяках Балтийского моря. В честь Рейнеке названы острова в заливе Петра Великого (Японское море) и в Сахалинском заливе (Охотское море), гора в заливе Петра Великого (Японское море), заливы в Охотском и Баренцевом морях.

РЁЙСДАЛ Саломон ван (1603-1670) – голландский живописец, мастер морских и речных пейзажей. Свои картины писал в портовых городах Голландии, а также вблизи устьев рек, на берегах морских каналов. Любил изображать движущиеся суда с поднятыми парусами, водную гладь, красоту приморских берегов, высокое облачное небо. Наиболее известны картины: «Речной пейзаж» (1631), «Переправа через реку» (1645), «Речной вид» (1645), «Пейзаж с паромом» (1649), «Переправа на пароме»

(1651), «Паром» (1657) и др.

РЁЙТЕР Михиел Адриансзон де (1607-1676) – голландский флотоводец, лейтенант-генерал-адмирал Голландии (1673). Морскую службу начал в 1618 г. юнгой на торговом судне. Плавал в Ост-Индию, командовал каперскими кораблями, сражаясь с испанцами на морских торговых путях. Во время войны с испанцами назначен (1641) командующим голландской эскадрой. Флотоводческий талант Рёйтера проявился во время англо-голландских войн. В период 1-й англо-голландской войны 1652-1654 гг. командовал эскадрой, которая в Плимутском морском сражении одержала крупную победу над английским флотом. С 1665 г. главнокомандующий флотом Республики соединённых провинций. В период 2-й англо-голландской войны 1665-1667 гг. нанёс поражение английской эскадре у Дюнкерка (11-14 июня 1666 г.), но потерпел неудачу у мыса Норт-Форленд (4-5 августа 1666 г.), однако сумел образцово организовать отступление, сохранив свои силы. В 1667 г. блокировал устье Темзы и уничтожил часть английских кораблей, чем способствовал заключению Бредского мира (31 июля 1667 г.). Во время 3-й англо-голландской войны одержал крупные победы в сражениях у бухты Солебей (1672) и в Тексельском (1673). Во время войны Голландии с Францией в 1672-1678 гг. был смертельно ранен (22 апреля 1676 г.) в бою с французским флотом у мыса Этна (Сицилия). Рёйтер – один из основоположников линейной тактики парусного флота, много сделал для его организации, большое внимание уделял боевой подготовке. Большинство морских историков считают его одним из наиболее выдающихся флотоводцев всех времён и народов. Рёйтеру поставлены памятники в Амстердаме и других городах Голландии.

РИД Эдвард Джеймс (1830-1906) – английский инженер-кораблестроитель. Окончил Училище математики и военно-морского кораблестроения в Портсмуте. Работал на судостроительном заводе в Ширнессе, затем был назначен главным конструктором ВМС Великобритании. Разработал конструкции нескольких броненосцев и др. военных кораблей. Внёс большой вклад в разработку теории остойчивости судов при больших углах крена. Основные труды: «Стабильность кораблей» (1884), «Современные военные корабли» (в соавт. с адмиралом Симсоном, 1888) и др. Занимался также литературной деятельностью. Ушёл в отставку в 1880 г. Член Британского парламента в 1874-1906 гг., в 1886 г. младший лорд Казначейства.

РИКОРД Пётр Иванович (1776-1855) – российский

мореплаватель, член-корр. Петербургской АН (1818), адмирал (1843). Окончил Морской корпус (1794). В 1798 г. на линейном корабле «Святой Пётр» в составе эскадры участвовал в блокаде голландского побережья. В 1803-1805 гг. волонтёр в английском флоте, в 1807-1809 гг. участвовал в кругосветном плавании под командованием *В.М. Головнина*. В 1811-1813 гг. проводил опись Курильских островов, участвовал в освобождении из японского плена В.М. Головнина и др. российских моряков. Проявил дипломатические способности, содействовал установлению добрососедских отношений с Японией. В 1817-1822 гг. начальник Камчатской области, в 1825-1827 гг. капитан Кронштадтского порта. В российско-турецкую войну 1828-1829 гг. командир эскадры в Средиземном море, в 1830-1833 гг. – в Эгейском море. В 1833-1836 гг. командовал 1-й флотской дивизией БФ. С 1836 г. член Адмиралтейств-совета, с 1842 г. председатель Председатель Комитета по постройке пароходов для Балтийского и Каспийского морей, с 1850 г. председатель Морского научного комитета. В 1854-1855 гг. во время Крымской войны 1853-1856 гг. начальник обороны Кронштадта. Его именем названы остров в Японском море (залив Петра Великого), мыс и пролив (Курильские острова), подводная гора в Тихом океане.

РИМСКИЙ-КОРСАКОВ Воин Андреевич (1822-1871) – российский мореплаватель, исследователь Японского моря, Татарского пролива и низовьев реки Амур, писатель, контр-адмирал (1865). Брат Н.А. Римского-Корсакова. Окончил Морской корпус. Служил на БФ. В 1839 г. участвовал в гидрографических работах в Финском заливе. В 1852 г. на фрегате «Паллада» прибыл в Англию, а затем командуя шхуной «Восток», купленной в Англии, сопровождал фрегат «Паллада» до Японии. Первым в истории провёл морское судно из Японского моря в устье реки Амур через пролив Невельского. Произвёл опись западного берега острова Сахалин и низовьев Амура. В 1857 г., командуя корветом «Оливуца», вернулся с Дальнего Востока в Кронштадт. В 1858 г. был в военно-научной командировке в Англии и Франции. В 1861 г. назначен директором Морского шляхетного кадетского корпуса. О своих плаваниях оставил воспоминания, которые публиковались в «Морском сборнике». Его именем названы острова в заливе Петра Великого (Японское море).

РИМСКИЙ-КОРСАКОВ Николай Андреевич (1844-1908) – российский композитор, дирижёр, педагог, общественный деятель, музыкальный писатель. Брат В.А. Римского-Корсакова. Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1862). В 1862-1865 гг. участвовал в плавании на клипере «Алмаз». В 1861 г. вступил в музыкально-творческое объединение «Могучая

кучка». С 1871 г. профессор Петербургской консерватории. 1873-1884 гг. инспектор духовых оркестров военно-морского ведомства. В 1874-1881 гг. директор и дирижёр Бесплатной музыкальной школы, с 1882 г. руководитель Беляевского кружка. Автор 15 опер, а также симфонических произведений, романсов, обработки российских народных песен. Завершил ряд произведений М.П. Мусоргского, А.П. Бородина, А.С. Даргомыжского.

РИМСКИЙ-КОРСАКОВ Николай Петрович (1798-1848) – российский мореплаватель, вице-адмирал (1848). Окончил Морской корпус (1807). Во время Отечественной войны 1812 г. и Заграничных походов российской армии 1813-1814 гг. участвовал в Бородинском (1812) и Кульмском (1813) сражениях и походе на Париж (1814). В 1823-1826 гг. на шлюпе «Предприятие» под командованием *О.Е. Коцебу* совершил кругосветное плавание с заходом на Камчатку и в Русскую Америку. Участник нескольких сражений в ходе российско-турецкой войны 1828-1829 гг. С 1842 г. помощник директора, а с 1843 г. директор Морского корпуса. С 1844 г. член Адмиралтейств-совета. Его именем назван атолл в архипелаге Маршалловы острова (Тихий океан).

РОГГЕВЕН Якоб (1659-1729) – голландский мореплаватель. В 1721-1723 гг. совершил кругосветное плавание в южных морях для отыскания легендарной земли к западу от Чили. В 1722 г. открыл остров Пасхи, острова в архипелаге Туамоту и в группе островов Самоа.

РОДНЕЙ Джордж Брайджес (1718-1792) – английский флотоводец, адмирал (1778). На флоте с 1732 г. Участвовал в войне с Францией 1744-1748 гг. Во время Семилетней войны 1756-1763 гг. командовал линейными кораблями, затем соединением кораблей. В 1761-1762 гг., пользуясь превосходством в силах, десантами захватил большую часть французских колоний в Вест-Индии. Во время Войны за независимость Северной Америки 1775-1783 гг. командовал эскадрой, действовавшей против французского и испанского флотов. В 1780 г. нанёс поражения испанскому флоту у мыса Финистерре и мыса Сан-Висенти (Пиренейский полуостров), чем облегчил положение блокированного Гибралтара. В 1782 г. одержал победу над французской эскадрой у острова Доминика (Вест-Индия), что вынудило противника отказаться от активных действий в этом районе. В Доминикском сражении впервые в истории западноевропейского военно-морского искусства Родней отошёл от канонов линейной тактики, осуществив прорыв неприятельского строя с последующей атакой части его эскадры превосходящими силами. Именем Роднея называлось несколько

кораблей английского флота.

РОЖЕСТВЕНСКИЙ Зиновий Петрович (1848-1909) – российский военно-морской деятель, вице-адмирал (1904). Окончил Морское училище (1870), Михайловскую артиллерийскую академию (1873). Участвовал в российско-турецкой войне 1877-1878 гг., затем служил на БФ. С 1903 г. начальник Главного морского штаба. Сторонник строительства крупного броненосного флота, концепции разгрома противника в генеральном морском сражении. В российско-японскую войну 1904-1905 гг. командовал 2-й Тихоокеанской эскадрой, совершившей переход из Балтийского моря на Дальний Восток и разгромленной японским флотом в Цусимском сражении 27-28 мая 1905 г. Один из главных виновников разгрома эскадры. Попал в плен, по возвращении в Россию предан военно-морскому суду. Оправдан как тяжело раненный в бою. С 1906 г. в отставке.

РОСКИЛЛ Стефан Уэнтворт (1903 - неизв.) – английский военно-морской историк и теоретик, капитан 1-го ранга (1944), доктор литературы (1971), член Британской академии (1971) и Королевского исторического общества. В английском флоте с 1917 по 1948 год Проходил службу артиллерийским офицером, старшим помощником командира линкора, в штабе ВМС (1939-1941), старшим помощником и командиром крейсера «Линдер» (1941-1944), старшим наблюдателем при испытании атомных бомб у атолла Бикини (1946), заместителем начальника разведки ВМС (1946-1948). В 1949-1960 гг. официальный историк ВМС Великобритании, читал лекции в военно-морских учебных заведениях Англии и США. Автор многих военно-морских трудов, в т.ч. истории действий ВМС во 2-й мировой войне под названием «Война на море» (3т., 1954-1961).

РОСС Джеймс Кларк (1800-1862) – английский военный моряк, полярный исследователь. В 1818-1833 гг. участвовал в 5-ти арктических экспедициях по отысканию Северо-Западного прохода из Атлантического океана в Тихий. Две экспедиции (1818, 1829-1833) возглавлял дядя Росса – *Джон Росс*, три (1819-1824) – *Ушльям Парри*. В 1830 г. отряд Росса на санях пересёк полуостров Бутия в Северной Америке и открыл на западе пролив, названный впоследствии его именем. В 1831 г. на полуострове Бутия Росс определил Северный магнитный полюс в точке 70°05′17″ с.ш. и 96°46′45″ з.д. После этого он поставил цель открыть Южный магнитный полюс и определил его в 1841 г. В 1839-1843 гг. совершил 3-и плавания в Антарктику на судах «Эребус» и «Террор». В первом плавании к югу от Новой Зеландии открыл море, названное его именем, а также часть материка Антарктиды – Землю Виктории и два вулкана Эребус и Террор на

острове, носящем ныне имя Росса. Обследуя Антарктиду, достиг 78°04′ ю.ш., но дальше продвинуться не смог, натолкнувшись на высокую ледяную стену (45-60 м), названную впоследствии Ледяным барьером Росса. Во втором плавании Росс впервые дошёл до 78°09′30′ ю.ш., а в третьем – только до 71°30′ ю.ш. В своих экспедициях в Антарктике продвинулся к Южному полюсу ближе, чем кто-либо из его предшественников. Однако Росс считал, что вокруг Южного полюса расположен не континент, а архипелаг островов. Росс провёл ценные научные исследования в Антарктике, нанёс на карту Землю Виктории. Именем Росса названы также бухта и мыс в Канадском Арктическом архипелаге.

РОСС Джон (1777-1856) – английский военный моряк, исследователь Арктики. В 1818 г. руководил экспедицией по отысканию Северо-Западного прохода из Атлантического океана в Тихий через моря и проливы Канадского Арктического архипелага. Пройдя море Баффина, экспедиция обследовала берега Гренландии до пролива Смита (76°54′ с.ш.), что позволило существенно исправить её очертания на карте. Повернув на юг, экспедиция вошла в пролив Ланкастер, который был принят Россом за залив. В 1829-1833 гг. Росс возглавил вторую полярную экспедицию, во время которой были открыты полуостров Бутия на крайнем севере Северной Америки и остров Кинг-Уильям, а отряд его племянника *Джеймса Росса* на санях достиг Северного магнитного полюса.

РУБО Франц Алексеевич (1856-1928) – российский живописец-баталист, профессор (1904), действительный член Петербургской АХ (1910). Учился в Рисовальной школе в Одессе (с 1865), затем в Академии художеств в Мюнхене (1877-1879). В 1904-1912 гг. профессор и руководитель Высшего художественного училища при Петербургской АХ. Автор ряда крупных панорамных произведений, точно воспроизводящих исторические боевые действия. Особую известность получили батальные панорамы «Оборона Севастополя» (1902-1904) и «Бородинская битва» (1911), прославившие героизм российских матросов и солдат в Крымской войне 1853-1856 гг. и российских воинов в Отечественной войне 1812 г. С 1913 г. жил и работал в Германии.

РУДНЕВ Всеволод Фёдорович (1855-1913) – российский военный моряк, герой российско-японской войны 1904-1905 гг., контр-адмирал (1905). Окончил Морское училище (1873). В 1880-1883 гг. совершил кругосветное плавание на крейсере «Африка». С 1900 г. помощник командира военного порта в Порт-Артуре, с 1903 г. командир крейсера «Варяг», команда которого во главе с Рудневым героически сражалась в районе Чемульпо

(Инчхон, Корея) с превосходящими силами противника в первый день (9 февраля 1904 г.) российско-японской войны 1904-1905 гг. Пытаясь прорваться в Порт-Артур, крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» вступили в неравный бой с японскими кораблями эскадры контр-адмирала Уриу, блокировавшими порт Чемульпо. «Варяг» получил серьёзные повреждения и понёс большие потери в личном составе. Российские корабли вернулись в Чемульпо, где «Кореец» был взорван, а «Варяг» затоплен, чтобы не допустить захвата их противником. Экипажи кораблей через нейтральные порты вернулись на родину. В 1904-1905 гг. Руднев командовал эскадренным броненосцем «Андрей Первозванный» и 14-м флотским экипажем на БФ. В 1905 г. уволен в отставку за отказ участвовать в репрессиях против революционных матросов.

РУДНИЦКИЙ Михаил Алексеевич (1897-1976) – советский конструктор подводных лодок, инженер-контр-адмирал (1951). Окончил два курса Кронштадтского морского инженерного училища (1918) и Военно-морскую академию (1923). В 1923-1928 гг. инженер-механик на подводных лодках БФ. В 1928-1933 гг. член секции (с 1931 г. – председатель) подводного плавания Научно-технического комитета ВМС, участвовал в выработке оперативно-тактических заданий на проектирование первых советских подводных лодок. В 1933-1935 гг. начальник секции проектирования подводных лодок. С 1935 г. в Наркомате судостроительной промышленности, руководил проектированием, постройкой, освоением и ремонтом новых подводных лодок. С 1942 г. начальник отдела проектирования подводных лодок, в 1946-1961 гг. на ответственной работе в центральном управлении ВМФ и аппарате Министерства обороны СССР.

РУК Джордж (1650-1709) – английский флотоводец, адмирал флота (1696). Отличился во многих морских сражениях, командуя эскадрами английских кораблей. Прославился тем, что во время войны за испанское наследство (1701-1714) в августе 1704 г. овладел крепостью Гибралтар, занимающей господствующее положение на Средиземное море. Крепость стала символом могущества Великобритании в 19-20 столетиях. В знак признания заслуги Рука в овладении Гибралтаром ему установлен памятник в Кентерберийском кафедральном соборе Лондона.

РУСАНОВ Владимир Александрович (1875-1913) – российский исследователь Арктики. Учился в Киевском университете, за участие в революционном движении был сослан в Вологодскую губернию (1901). В 1903 г. эмигрировал во Францию. Окончил Парижский университет (1907). Возвратившись в Россию, занялся изучением Арктики. В 1907 г.

совершил экспедицию на Новую Землю, прошёл проливом Маточкин Шар с запада на восток и обратно. В 1908 г. участвовал во французской арктической экспедиции, во время которой впервые пересёк пешком Северный остров Новой Земли. В 1910 и 1911 году руководил экспедициями на Новую Землю, обошёл морем вокруг Северного и Южного островов, выполнил ряд топографических и гидрологических работ. В 1912 г. возглавил экспедицию на судне «Геркулес» с целью обследования месторождений каменного угля на архипелаге Шпицберген, открыл там несколько новых месторождений. В 1913 г. предпринял попытку пройти от Шпицбергена Северным морским

путем до Тихого океана. Вскоре экспедиция пропала без вести. В 1934 г. на западном побережье полуострова Таймыр были обнаружены некоторые вещи и документы экспедиции Русанова. Его именем названы полуостров, гора, бухта и др. объекты на Новой Земле, ледник в архипелаге Северная Земля, гора на Земле Королевы Мод (Антарктида) и др. географические объекты.

РЫКАЧЕВ Михаил Александрович (1841-1919) – российский метеоролог, академик Петербургской АН (1896). Окончил Морской шляхетный кадетский корпус и Морскую академию (1865). С 1867 г. работал в Главной физической обсерватории, в 1896-1913 гг. был её директором. Занимался вопросами организации метеорологической службы на флоте. Научные работы относятся к метеорологии, физической географии, земному магнетизму, воздухоплаванию. В 1871 г. впервые нашёл способ определения подъёмной силы винтов. Изучал закономерности движения циклонов в Европе, распределение земного магнетизма в Каспийском море (1886). Участвовал в составлении «Климатологического атласа Российской империи» (1990). По его инициативе и при его участии создана служба погоды при Главной физической обсерватории, значительно расширена сеть метеорологических станций в России. В его честь названы остров в Карском море, ледник на Новой Земле и гора на Шпицбергене (Баренцево море).

РЭЛИ Уолтер (ок. 1552-1618) – английский мореплаватель, организатор пиратских экспедиций, политический деятель, поэт, драматург, историк, вице-адмирал. Учился в Оксфордском университете. В 1569 г. сражался во Франции на стороне гугенотов. Участвовал в пиратских плаваниях. В 80-е годы фаворит королевы Елизаветы I, избран членом парламента. В 1583-1585 гг. безуспешно пытался создать английскую колонию в Северной Америке. Один из руководителей разгрома испанской «Непобедимой Армады» (1588). В 1595 г., утратив расположение королевы, отправился в район реки Ориноко (Южная Америка) за

золотом. Свои путешествия описал в книге «Открытие обширной, богатой и прекрасной Гвианской империи» (1596). В 1603 г. был обвинён в заговоре против короля Якова I, приговорён к смертной казни и заключён в Тауэр без отмены приговора о смертной казни, где находился до 1616 г. В годы заключения занимался химическими опытами, написал трактат о кораблестроении и «Историю мира…», доведя её до 130 г. до н.э. В 1616 г. представил Якову I план разработки золотых рудников в Гвиане. Был отпущен на свободу и поставлен во главе экспедиции, которая закончилась неудачно, т.к. в ходе её произошло вооружённое столкновение с испанцами. По возвращении в Англию был казнен.

С

САБЛИН Николай Павлович (1880-1937) – украинский военно-морской деятель, контр-адмирал (1917). Окончил Морской кадетский корпус (1898), служил на Дальнем Востоке, БФ и ЧФ. Участник российско-японской войны 1904-1905 гг. С 1917 г. служил на ЧФ. После создания в марте 1917 г. Украинской Центральной Рады (УЦР) решительно поддержал строительство Украинских военно-морских сил. В 1917 г. назначен командующим Украинского ЧФ. Под его руководством подготовлен и осуществлён переход к Украине 87 боевых кораблей, среди которых было 9 линкоров, 10 крейсеров, 27 эсминцев, 22 подводныё лодки. 29 апреля 1918 г. по его приказу на всех кораблях были подняты украинские национальные флаги, а командование флотом приняло присягу на верность Украинской Народной Республике (УНР). Он отказался выполнить приказ Советской России о перебазировании флота из Севастополя в Новороссийск в связи с приближением к Севастополю немецких войск. Однако под влиянием большевистской агитации часть кораблей (2 линкора, 1 крейсер, 10 сторожевых кораблей и несколько эсминцев) ушло в Новороссийск. Саблин, надеясь восстановить контроль над ушедшими из Севастополя кораблями, отплыл в Новороссийск. В июне 1918 г. он не выполнил директиву Ленина и Троцкого о затоплении кораблей. 17 июня линкор «Свободная Россия» и 7 эсминцев вернулись с Саблиным в Севастополь, оставшиеся корабли были затоплены большевиками в бухте Новороссийска. После установления немецкого контроля над флотом Саблин сложил с себя обязанности командующего. В 1919 г. перешёл на службу к белому генералу А. Деникину, находился в ставке генерала П. Врангеля в Крыму. В 1919 г. назначен командующим ЧФ. В 1920 г. выехал за границу. Умер в эмиграции в 1937 г.

САВЧЕНКО-БИЛЬСКИЙ Владимир Александрович (1867-1955) – украинский военно-морской деятель, контр-адмирал (1919). Окончил юнкерское пехотное училище (1893), служил в пехотном полку, с 1902 г. — на Северном флоте. Когда началась 1-я мировая война, его перевели на Черноморский флот. Весной 1917 г. в чине капитана 2-го ранга назначен командиром флотского полуэкипажа. После создания в марте 1917 г. Украинской Центральной Рады (УЦР) активно проводил украинизацию флотских экипажей в Севастополе и Одессе. В 1917 г. назначен директором департамента Украинского морского

министерства в Киеве, прилагал много усилий в деле создания структур флота. Основал гардемаринские школы в Николаеве, Севастополе и в Каменец-Подольском. В 1919 г. стал начальником канцелярии Украинского морского министерства, а с мая 1920 г. командующим ЧФ и начальником Военно-морского управления. После поражения в борьбе за независимость Украинского государства интернирован с частями армии УНР в Польше. В эмиграции жил во Франции, где и умер. Автор статей по истории Украинского военно-морского флота.

САКЕЛАРИ Николай Александрович (1880-1936) – российский и сов. учёный и педагог в области кораблевождения, флагман 2-го ранга. Окончил Новороссийский университет в Одессе (1901). С 1903 г. юнкер флота. В 1904 г. сдал экзамен за полный курс Морского кадетского корпуса и произведён в мичманы. В 1913 г. окончил Морскую академию. В качестве младшего штурмана эскадренного броненосца «Орёл» принимал участие в переходе 2-й Тихоокеанской эскадры с Балтийского моря на Дальний Восток и в Цусимском морском сражении с японским флотом 27-28 мая 1905 г. До 1910 г. служил на кораблях БФ. С 1914 г. флаг-штурман бригады крейсеров БФ, командир учебного корабля «Астарта». С 1916 г. на преподавательской работе. С 1920 г. вёл штурманский цикл в Военно-морской академии, преподавал также в Высшем военно-морском училище и гражданских учебных заведениях. Ему поручалось штурманское обеспечение наиболее ответственных заграничных походов. В 1934 г. участвовал в арктической экспедиции на ледоколе «Красин».

Основные труды в области кораблевождения: «Сущность кораблевождения» (1922), «Записки по девиации компаса» (1932), «Описание мореходных инструментов» (1933) и др. Его именем назван полуостров Земли Эндерби в Антарктиде, открытый и нанесенный на карту в 1957 г.

САЛТЫКОВ Фёдор Степанович (ок. 1675-1715) – российский кораблестроитель и государственный деятель. В 1697-1700 гг. обучался морскому делу в Голландии и Англии. Вернувшись в Россию, руководил строительством военных кораблей на верфях в Олонце и Новой Ладоге. В 1711 г. во Франции, Англии и Голландии выполнял специальное поручение правительства по сбору сведений о продающихся в этих странах кораблях и возможности их покупки. В 1712-1715 гг. купил и отправил в Россию 15 кораблей, нанял за границей много офицеров и матросов для российского флота. В 1713 и 1714 годах представил правительству проекты различных преобразований в области образования, книгопечатания, библиотек, строительства

мануфактур и расширения торговли. Составил проект экспедиции для отыскания морского пути в Индию через Северный Ледовитый океан, освоения Средней Азии и Сибири. Скончался в Англии.

САМОЙЛОВИЧ Рудольф Лазаревич (1881-1940) – российский и сов. исследователь Арктики, профессор (1928), доктор географических наук (1934). В 1912 г. участвовал в геологической экспедиции *В.А. Русанова* на архипелаг Шпицберген. В 1920-1925 гг. возглавлял Северную научно-промысловую экспедицию. В 1925-1930 гг. директор Института по изучению Севера, в 1932-1938 гг. заместитель директора Всесоюзного арктического института, в 1934-1937 гг. основатель и первый заведующий кафедрой полярных стран Ленинградского университета. В 1928 г. возглавлял экспедицию на ледоколе «Красин» по спасению итальянской экспедиции У. Нобиле на дирижабле «Италия», потерпевшем крушение в Арктике. В 1931 г. руководил научной частью Международной воздушной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин». Руководил экспедициями на ледоколах «Русанов» (1932), «Георгий Седов» (1934), «Садко» (1936 и 1937-1938). В честь Самойловича названы пролив и ледниковый купол на Земле Франца-Иосифа, бухта на Новой Земле, остров в архипелаге Северная Земля, гора и полуостров в Антарктиде.

САННИКОВ Яков (XVIII-XIX вв.) – российский промышленник, исследователь Новосибирских островов. В 1800 г. открыл и описал остров Столбовой, в 1805 г. – остров Фаддеевский. В 1808-1810 гг. участвовал в экспедиции М.М. Геденштрома по исследованию Новосибирских островов. В 1811 г. установил, что остров Фаддеевский соединяется с островом Котельный низменной песчаной косой, затапливаемой во время прилива. Высказал предположение о существовании обширной земли к северу от Новосибирских островов, которую назвали Землёй Санникова. В последующем установлено, что этой земли не существует. Исследователи высказали мнение, что она была разрушена морем и исчезла, поскольку её основу составлял многолетний паковый лёд и непрочный илистопесчаный грунт. Именем Санникова назван пролив между островами Малый Ляховский и Котельный, соединяющий море Лаптевых с Восточно-Сибирским морем.

САРЫЧЕВ Гавриил Андреевич (1763-1831) – российский гидрограф и географ, исследователь Арктики, почётный член Петербургской АН (1809), адмирал (1829). Окончил Морской корпус. Служил на БФ. В 1785-1794 гг. с *И.И. Биллингсом* исследовал берега Северо-Восточной Сибири и островов в северной части Тихого океана. Произвёл съёмку берегов

Восточно-Сибирского, Чукотского и Берингова морей, Аляски, описал острова Алеутские, Прибылова, Святого Матвея, Святого Лаврентия, Диомида, Кинга, дал характеристику их природы и населения. Результаты наблюдений и исследований описал в книге «Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану…» в 2-х частях с атласом (1802). В 1802-1805 гг. исследовал Балтийское море.

Сформулировал и развил ряд геодезических и гидрографических правил съёмки морских объектов, усовершенствовал методы измерения глубин моря, заливов и рек. Именем Сарычева названы многие географические объекты в Баренцевом, Чукотском, Беринговом, Новогвинейском и Охотском морях, в Антарктиде.

САФОНОВ Борис Феоктистович (1915-1942) – советский военно-морской лётчик, дважды Герой Сов. Союза (1941, 1942 посмертно), подполковник (1942). Русский. В Советской армии с 1933 г., в ВМФ с 1940 г. Окончил 1-ю военную школу пилотов (1934). С 1934 г. лётчик, инструктор парашютно-десантной службы, помощник военкома эскадрильи, командир звена и эскадрильи. В Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. командир эскадрильи и истребительного полка ВВС СФ. Совершил 224 боевых вылета, сбил лично 30 самолётов противника и 3 самолёта в групповых боях. Погиб в бою. Именем Сафонова назван посёлок городского типа в Мурманской области Российской Федерации.

СВЕДЕНБОРГ Эмануэль (1688-1772) – шведский учёный, философ, мистик, изобретатель судна на воздушной подушке, почётный член Петербургской АН (1734). Окончил Упсальский университет. В 1716-1747 гг. асессор Горной коллегии в Стокгольме. Написал ряд работ по математике, механике, астрономии, горному делу и др. Автор нескольких технических проектов, в том числе летательного аппарата с жёстким крылом. После 1745 г. в его мировоззрении произошёл душевный и религиозный кризис и он стал мистиком и духовидцем. В дальнейшем в многочисленных сочинениях изложил свои мистические видения и сокровенный смысл первых книг Библии. Общины последователей теософии Сведенборга существуют в различных странах, преимущественно в США и Великобритании.

СВЕРДРУП Отто (1854-1930) – норвежский мореплаватель и исследователь Арктики. В 1888 г. вместе с *Ф. Нансеном* впервые пересёк на лыжах Южную Гренландию. В 1893-1896 гг. командовал судном Нансена «Фрам» во время его дрейфа через Полярный бассейн, а после того, как Нансен покинул судно, он

полтора года возглавлял экспедицию и довёл «Фрам» до Норвегии. В 1898-1902 гг. руководил экспедицией на «Фраме», которая впервые исследовала и нанесла на карту весь западный берег острова Элсмир в Канадском Арктическом архипелаге, открыла и нанесла на карту острова Аксель-Хейберг, Эллеф-Рингнес, Амунд-Рингнес и др. в группе островов, позднее названных островами Свердрупа. Экспедиция обследовала также почти все проливы между этими островами и нанесла их на карты. В 1914-1915 гг. возглавлял российскую экспедицию на пароходе «Эклипс», посланную на поиски пропавших во льдах Арктики экспедиций *Г.Я. Седова, В.А. Русанова, и Г.Л. Брусилова*. В 1920 г. командовал советским ледоколом «Святогор» во время операции по спасению парохода «Соловей Будимирович», унесённого ледовым дрейфом из Чешской губы в Карское море. Его именем названа группа островов в Канадском Арктическом архипелаге, острова в Карском море, в море Лаптевых и пролив между островами Аксель-Хейберг и Миен.

СВЕРДРУП Харальд Ульрик (1888-1957) – норвежский полярный исследователь, метеоролог, океанограф, член Норвежской АН и Национальной АН в Вашингтоне. В 1918-1925 гг. участник экспедиции *Р. Амундсена* на судне «Мод». Исследовал динамику вод и режим Восточно-Сибирского моря. В 1931 г. руководил научными исследованиями на подводной лодке «Наутилус», пытавшейся достичь Северного полюса. Автор капитальных работ по океанографии и метеорологии.

СВИРСКИЙ Юрий Владимирович (1882-1959) – военно-морской деятель во время Украинской революции 1917-1920 гг., контр-адмирал (1918), польский вице-адмирал (1941). В 1902 г. окончил Морской кадетский корпус. Служил старшим офицером на крейсере «Аскольд», командовал канонерской лодкой «Донец», яхтой «Колхида». С 1908 г. служил в бригаде линкоров ЧФ. В начале 1-й мировой войны 1914-1918 гг. капитан 1-го ранга, офицер штаба командующего ЧФ. С 1918 г. на службе в Украинском ВМФ, назначен гетманом П. Скоропадским помощником начальника Глав. морского штаба. Возглавлял украинскую делегацию на переговорах с немцами (авг. 1918), участвовал в переговорах с представителями Сов. России в Киеве относительно решения морских проблем. В октябре 1918 г. стал контр-адмиралом и занял пост министра по морским делам. С 1920 г. на службе в вооружённых силах Польши, заместитель начальника по морским делам военного министерства, заместитель командующего Морским побережьем Польши. Участник немецко-польской войны 1939 г. Эмигрировал во Францию, жил в Париже. В 1946 г. выехал в Великобританию,

умер в Лондоне.

СЕГЕРС Херкюлес (ок. 1590-1638) – голландский художник, создатель многих картин, посвящённых изображению моря. До 1606 г. учился в Амстердаме. Работал в Утрехте и Гааге. Его пейзажи изображают широкие просторы моря, равнины, горы, приморский берег. Работы Сегерса отличаются героичностью замысла и скрытым драматизмом светотеневых эффектов. Его творчество оказало большое влияние на Х. Рембрандта и голландского мариниста *С. Рёйсдала*. Наиболее известны работы: «Горный пейзаж», «Вид на город Ренен» и др. Не получил признания при жизни и умер в нищете.

СЕДОВ Георгий Яковлевич (1877-1914) – российский гидрограф, исследователь Арктики, старший лейтенант (1912). По происхождению украинец. Окончил Мореходное училище в Ростове-на-Дону (1898) и экстерном сдал экзамены за курс Морского кадетского корпуса (1901). После окончания училища получил звание штурмана дальнего плавания и служил на Чёрном море помощником капитана и капитаном небольшого грузового парохода, совершавшего рейсы между Новороссийском и Батуми. В 1902-1904 гг. в составе Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана проводил исследования Баренцева и Карского морей. В 1905 г. во время российско-японской войны 1904-1905 гг. командовал миноносцем Амурской флотилии. После окончания войны служил в Главном гидрографическом управлении. В 1908 г. работал в экспедиции на Каспийском море. В 1909 г. возглавлял экспедицию по исследованию устья реки Колымы с целью выяснения возможности захода в него морских судов. В 1910 г. произвёл съёмку Крестовой губы у западного берега Новой Земли.

В 1912 г. предложил проект санной экспедиции к Северному полюсу, но не получил поддержки со стороны правительства. Экспедиция была организована на народные средства, собранные путём добровольных пожертвований. В августе 1912 г. она вышла на судне «Святой Фока» из Архангельска к Земле Франца-Иосифа. Из-за тяжёлой ледовой обстановки зазимовала на Новой Земле. В сентябре 1913 г. подошла к Земле Франца-Иосифа и вторично зазимовала на острове Гукера. Здесь Седов и большая часть команды заболела цингой. Несмотря на это, 15 февраля 1914 г. Седов с матросами Г.В. Линником и А.М. Пустошным на трёх собачьих упряжках пошёл к Северному полюсу. В пути, недалеко от острова Рудольфа Седов умер. Спутники похоронили его на мысе Аук острова Рудольфа, а сами вернулись на судно. В конце лета 1914 г. «Святой Фока» вышел из ледового плена и вернулся на родину, к Мурманскому побережью. Экспедиция собрала

большой материал по океанографии, метеорологии, земному магнетизму, а также сведения о геологическом строении посещённых островов, нанесла на карту северо-западное побережье Новой Земли и др. На морской карте его именем названы два залива и пик на Новой Земле, бухта и рейд в архипелаге Норденшельда и архипелаг в Карском море, бухта на острове Вайгач и остров в Баренцевом море, мыс в Антарктиде, ледник и мыс на острове Гукера в архипелаге Земля Франца-Иосифа и подводная долина в Северном Ледовитом океане, посёлок в Украине (Азовское море).

СЕМЁНОВ-ТЯН-ШАНСКИЙ Владимир Вениаминович (1899-1973) – российский советский учёный в области теории корабля и корабельной гидромеханики, доктор технических наук (1953), профессор (1953). Окончил кораблестроительный факультет Ленинградского политех. инст. (1926). В 30-х годах работал в КБ Балтийского завода, в Судопроекте и в КБ Северной судостроительной верфи. В 1938-1973 гг. преподавал на кафедре теории корабля Ленинградского кораблестроительного инст., с 1949 г. её заведующий, с 1956 по 1962 год декан кораблестроительного факультета. Член технического Совета Регистра СССР. Во время Великой Отечественной войны участвовал в обороне Ленинграда. Разработал теорию и метод практического расчёта бокового спуска корабля. Под его руководством выполнены экспериментальные исследования продольного спуска судов, а также исследования бортовой качки ряда серий транспортных и буксирных судов с широкой вариацией их характеристик. Предложил графики гидродинамических характеристик бортовой качки и схемы расчёта амплитуд, вошедшие в нормы остойчивости Регистра СССР. Создал научную школу по исследованию мореходных качеств судов. Автор фундаментальных учебников по теории корабля для вузов: «Статика корабля» (1940), «Статика и динамика корабля» (1969), «Качка корабля» (1969).

СЕНЯВИН Алексей Наумович (1716-1797) – российский военно-морской деятель, адмирал (1775). Участвовал в российско-турецкой войне 1735-1739 гг. на кораблях Днепровской флотилии. С 1739 г. на БФ. Во время Семилетней войны 1756-1763 гг. командовал линейным кораблём. С 1766 г. генерал-казначей при Адмиралтейств-коллегии. В 1768 г. командующий Кронштадтской эскадрой. Во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. командовал Донской флотилией. Принимал участие в создании ЧФ. Участвовал в строительстве порта Херсон. С 1794 г. член Адмиралтейств-коллегии.

СЕНЯВИН Дмитрий Николаевич (1763-1831) – российский

флотоводец, адмирал (1826). Окончил Морской корпус (1780). С 1783 г. на ЧФ. Во время российско-турецкой войны 1787-1791 гг. отличился в сражении у мыса Калиакра. В Средиземноморском походе *Ф.Ф. Ушакова* (1798-1800) командовал линейным кораблём, отрядом кораблей, а при штурме острова Корфу – флагманским кораблём. Возглавлял Адриатическую экспедицию российского флота 1806-1807 гг. Во время 2-й Архипелагской экспедиции осуществил блокаду Дарданелл и разгромил турецкий флот в Дарданелльском и Афонском (1807) сражениях. С 1825 г. командующий БФ. Способствовал утверждению манёвренной тактики парусного флота. Успешно применял действия тактическими группами, создавал превосходство в артиллерии на решающих направлениях, уничтожал противника по частям. Большое значение придавал боевой подготовке экипажей кораблей, управлению парусами и меткой стрельбе из пушек. Гуманно относился к матросам и пользовался у них уважением. Именем Сенявина названы группа островов в архипелаге Каролинские острова, мысы в Бристольском заливе Берингова моря и на острове Сахалин, полуостров и мыс на Камчатке.

СЕРВЕРА Паскуаль (1839-1909) – испанский флотоводец, адмирал. В 1892 г. был морским министром. В ходе испано-американской войны (апр.-авг. 1898) за передел колониальных владений в Атлантическом и Тихом океанах Испания направила на Кубу эскадру адмирала Сервера. Бои с американским флотом продолжались с 29 мая по 14 июля 1898 г. Из-за плохого состояния испанских кораблей и неудовлетворительной подготовки артиллеристов Сервера потерпел поражение. Вины за Серверой не нашли, он сделал всё возможное, чтобы не посрамить честь испанского флота. 13 августа 1898 г. был заключён мир, Испания лишилась Кубы, Пуэрто-Рико, Филиппин и острова Гуам. Война способствовала дальнейшему развитию военно-морского искусства в связи с появлением броненосного флота.

СЕРГЕЕВ-ЦЕНСКИЙ Сергей Николаевич (1875-1958) – российский сов. писатель, в творчестве которого значительное внимание уделено морской тематике, академик АН СССР (1943). Настоящая фамилия Сергеев. Окончил Глуховский учительский инст. (1895). С 1905 г. жил в Крыму. Печататься начал в 1898 г. Главное произведение – незавершённая многотомная эпопея «Преображение России», состоящая из 12-ти романов, 3-х повестей, 2-х этюдов. Эпопея создавалась на протяжении 45 лет. Особую известность приобрела книга «Севастопольская страда» (1937-1939), в которой показаны события обороны Севастополя в

период Крымской войны 1853-1856 гг., создана галерея портретов российских флотоводцев: *В.А. Корнилова, П.С. Нахимова, В.И. Истомина* и др.

СИКОРСКИЙ Игорь Иванович (1889-1972) – российский и американский авиаконструктор и промышленник, один из пионеров авиации. Украинец. Начальное образование получил в 1-й киевской гимназии. Окончил Морской кадетский корпус (1906) и Киевский политех. инст. (1912). Во время учёбы в инст. спроектировал и построил несколько вертолётов и самолётов-бипланов. В 1911 г. на самолёте своей конструкции С-6 установил первый мировой рекорд скорости полета с двумя пассажирами – 111 км/ч. С 1912 г. он глав. конструктор авиационного отдела Русско-Балтийского завода. В 1912-1914 гг. под его руководством были созданы самолеты «Гранд», «Русский витязь» и «Илья Муромец», отличавшиеся большой дальностью полета и положившие начало многомоторной авиации. За время 1-й мировой войны было построено 80 самолетов «Илья Муромец» и несколько десятков истребителей типа С-16, С-17 и С-20. В 1918 г. эмигрировал во Францию, а в 1919 г. переехал в США, где занимался конструкторской и предпринимательской деятельностью. В 1923 г. основал авиационную фирму, на которой к 1939 г. создал около 15 типов опытных и серийных самолетов, применявшихся в военной и гражданской авиации. С началом 2-й мировой войны самолеты Сикорского заняли лидирующее положение в ВВС США. Это были самолеты серии СИ. Наилучший из них, самолет СИ-47, стал самым распространенным американским бомбардировщиком во 2-й мировой войне. С 1939 г. Сикорский перешел на конструирование и постройку вертолетов. Он первым начал строить вертолеты с газотурбинными двигателями, вертолеты-амфибии с убирающимися шасси и «летающие краны».

СИНДБАД-МОРЕХОД – персонаж древних арабских сказаний о морских путешествиях и приключениях – «Путешествия Синдбада-морехода». Сказания основаны на рассказах древних мореплавателей (VIII-X ст. до н. э.), а также заимствованы из античной поэзии (Гомера и др.), индийских и персидских сказок. Служат ценным историческим источником, рассказывающим о мореплавании в древние времена.

СКОРСБИ Вильям (1789-1857) – шотландский китобой и мореплаватель, исследователь Арктики. В 1806 г. на китобойном судне «Резольюшн» достиг самой высокой в то время широты в Северном Ледовитом океане – 81°30', между Гренландией и архипелагом Шпицберген. В 1822 г. первым высадился на восточное гренландское побережье и составил карту его участка

между 69°30' и 75° с.ш. Исследовал процесс образования льдов в открытом море, доказал наличие пакового льда от восточного берега Шпицбергена до Новой Земли. В его честь назван залив у восточного побережья Гренландии.

СКОТТ Роберт Фолкон (1868-1912) – английский морской офицер, исследователь Антарктиды. В 1881 г. был зачислен гардемарином в королевский военно-морской флот. Плавал на различных кораблях, изучал навигацию и математику, обучался лоцманскому и минному делу, а также управлению артиллерийским огнём. В 1901-1904 гг., будучи капитаном 2-го ранга, возглавил 1-ю британскую антарктическую экспедицию на корабле «Дискавери». Экспедиция оказалась самой результативной из всех экспедиций, посланных до неё в Антарктиду разными странами. В ходе её Скотт открыл и описал полуостров Эдуарда VII, Трансантарктические горы и шельфовый ледник Росса, исследовал Землю Виктории. Экспедиция собрала большой материал, дающий представление о геологическом строении Антарктиды, о полезных ископаемых, представителях флоры и фауны, не известных ранее науке. В 1910-1912 гг. Скотт предпринял 2-ю экспедицию в Антарктиду на корабле «Терра Нова» с целью достичь Южного полюса. В ноябре 1911 г. двинулся от острова Росса к полюсу и достиг его с 4-мя спутниками 18 января 1912 г., на 33 дня позже норвежской экспедиции *Р. Амундсена*. На обратном пути все исследователи погибли. Именем Скотта названы остров в Антарктике, горы на Земле Эндерби (Антарктида), мыс на острове Ванкувер (Канада), новозеландская научная станция на берегу моря Росса в Антарктиде и Инст. полярных исследований в Кембридже (Англия).

СМИТ Уильям Сидней (1764-1840) – английский флотоводец и дипломат, коммодор. В 1783 г. поступил на шведскую службу. В период российско-шведской войны 1788-1790 гг. был советником короля Густава III, участвовал в Красногорском (июнь 1790) и Выборгском (июль 1790) морских сражениях. С 1793 г. служил на английском флоте в Средиземном море, командовал кораблём, отрядом кораблей, эскадрой. Его боевая и дипломатическая деятельность особыми успехами не выделялась. Однако её высоко оценили в Лондоне и он в 1830 г. был назначен главнокомандующим английскими морскими силами.

СМОЛЛЕТ Тобаййас Джордж (1721-1771) – английский писатель, в творчестве которого нашла отражение морская тематика. По происхождению шотландец. Изучал медицину, затем плавал на морских судах помощником корабельного хирурга. В 1740-1744 гг. участвовал в войне Англии с Испанией. В

своих первых романах – «Приключения Родрика Рэндома» (1748) и «Приключения Перигрина Пикля» (1751) показал без прикрас жизнь моряков: произвол, царивший на английских судах, побои, оскорбления, сцены жестокого обращения с больными матросами. Написал также «Историю Англии» (1757-1758), «Путевые заметки о путешествии по Франции и Италии» (1766), ряд романов и др.

СОБОЛЕВ Леонид Сергеевич (1898-1971) – российский советский писатель-маринист, Герой Соц. Труда (1968). Учился в Морском корпусе и Петроградском морском училище. В 1918-1931 гг. служил офицером в ВМФ на тральщиках, миноносцах, пограничных катерах, линкоре. Участник Гражданской войны 1918-1920 гг. и Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Печататься начал в 1925 г. Его произведения посвящены флоту, флотской дружбе, любви к кораблю, рассказывают о мужестве и стойкости моряков. Многие его рассказы повествуют о разных невероятных и смешных случаях из флотской жизни, будят бодрость и силу. В романе «Капитальный ремонт» (1932) Соболев описал жизнь моряков российского флота накануне 1-й мировой войны. Подвигам советских моряков в Великой Отечественной войне посвящены повести и рассказы, объединённые в сборник «Морская душа» (1942). В повести «Зелёный луч» (1954) рассказал о буднях советского военно-морского флота. Гос. премия СССР (1943).

СОЙМОНОВ Фёдор Иванович (1692-1780) – российский гидрограф, картограф и географ, исследователь Каспийского моря, вице-адмирал (1739). Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве (1715), затем более двух лет находился в Голландии для практики в морских науках. В 1716 г. получил чин мичмана. Участник морских боёв против шведов во время Северной войны 1700-1721 гг. В 1719-1720, 1724-1727 гг. проводил гидрографические работы на Каспийском и Балтийском морях. В 1731 г. издал «Атлас Каспийского моря», а в 1734 г. – «Атлас Балтийского моря». Во время Персидского похода 1722-1723 гг. командовал эскадрой. В 1739-1740 гг. вице-президент Адмиралтейств-коллегии. С 1753 г. возглавлял Нерчинскую экспедицию по изучению рек Шилка, Аргунь, Нерчь и др. Основал Навигацкую школу в Нерчинске (1754) и Геодезическую в Тобольске (1758). В 1757-1763 гг. сибирский генерал-губернатор, в 1763-1766 гг. сенатор. Один из организаторов плаваний российских кораблей в Тихом океане. В 1766 г. уволен в отставку. Написал ряд трудов по морской картографии, навигации, экономической географии Каспия и Сибири. Его именем названы бухта в Красноводском заливе Каспийского моря и мыс на острове Сахалин (побережье

Охотского моря).

СОКОЛОВ Александр Петрович (1816-1858) – российский морской историк, капитан 2-го ранга (1856). Окончил Морской корпус. Служил на Балтийском и Каспийском морях. В 1835 и 1844 годах участвовал в гидрографических работах в Финском заливе. С 1844 г. в Гидрографическом департаменте Морского министерства. Перу Соколова принадлежат 5 книг, 140 статей и 9 рукописей. Среди них такие работы, как «Беринг и Чириков» (1849), «Северная экспедиция 1733-1743 гг.» (1851), «Летопись крушений и пожаров судов российского флота от начала его по 1854 год», удостоенная Демидовской премии Петербургской АН (1857), и др. Создал уникальный труд «Российская морская библиотека» – библиографический справочник всей российской морской литературы с 1700 по 1852 год, где описал и систематизировал 372 книги, 1410 статей и 31 рукопись. Его именем названы гора на острове Сахалин (Охотское море) и остров в архипелаге Александра (Северная Америка, Тихий океан).

СОЛИС Хуан Диас (ок. 1470-1516) – испанский мореплаватель. В 1508-1509 гг. совершил плавание в Центральную Америку. Впервые прошёл вдоль побережья Гондураса к Дарьенскому заливу, искал путь в Тихий океан, который в то время называли Южным морем. В 1515 г. вновь отправился на поиски прохода в Южное море. Обследовал восточное побережье Южной Америки между 25° и 35° ю.ш. Попав в устье реки Ла Платы принял его за разыскиваемый пролив, проник довольно далеко вверх по течению, открыл низовья рек Уругвая и Параны. Был убит индейцами во время одной из высадок на берег.

СОЛОМЕНКО Николай Степанович (1923 - г.с. неизв.) – советский инженер-кораблестроитель, доктор технических наук (1964), профессор (1965), академик АН СССР (1984). По происхождению украинец. Окончил Высшее военно-морское инженерное училище в Ленинграде (1946). Специалист в области строительной механики сооружений. Автор трудов, посвящённых проблемам механики пластин и оболочек, надёжности конструкций, статики и динамики сложных инженерных сооружений. Основные труды: «Строительная механика корабля» (1954), «Прочность и устойчивость пластин и оболочек судового корпуса» (1967, оба в соавт.). Гос. премия СССР (1984).

СОМОВ Михаил Михайлович (1908-1973) – советский океанограф и полярный исследователь, доктор географических наук (1954), Герой Сов. Союза (1951). Русский. Окончил Московский гидрометеорологический инст. (1937). С 1939 г.

работал в Арктическом и Антарктическом НИИ. Во время Великой Отечественной войны обеспечивал проводку судов по Северному морскому пути, участвовал в обороне острова Диксон (Карское море) от нападения немецкого крейсера «Адмирал Шеер». В 1945 г. совершил полёт на Северный полюс. В 1948-1949 гг. участвовал в экспедициях «Север-2» и «Север-3». В 1950-1951 гг. возглавлял дрейфующую станцию «Северный полюс-2», в 1955-1957 гг. – первую советскую антарктическую экспедицию. В 1962-1963 гг. руководил 8-й, а в 1964 г. – 9-й сезонными антарктическими экспедициями. Основные труды посвящены изучению ледового режима полярных морей и обеспечению арктической навигации ледовыми прогнозами и информацией. Именем Сомова названы ледник в горном массиве Вольтат (Земля Королевы Мод, Антарктида) и море в Антарктике.

СПИРИДОВ Григорий Андреевич (1713-1790) – российский флотоводец, адмирал (1769). На флоте с 1723 г. Служил на Каспийском, Азовском, Белом и Балтийском морях. Участвовал в российско-турецкой войне 1735-1739 гг. Во время Семилетней войны 1756-1763 гг. отличился при осаде крепости Кольберг (ныне Колобжег, Польша), командуя десантом при взятии прусской батареи (1761). В 1762 г. командовал эскадрой, прикрывавшей российские коммуникации на Балтике. В 1763-1766 гг. главный командир Кронштадтского, Ревельского (ныне Таллиннского, Эстония), затем снова Кронштадтского портов. Во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. возглавлял эскадру, посланную с Балтики в Средиземное море. Командовал авангардом российского флота в Хиосском сражении 1770 г. Руководил действиями российского флота в Чесменском сражении 1770 г. Уничтожив в нём турецкий флот, блокировал Дарданеллы и установил господство на Эгейском море (1771-1773). В 1773 г. по болезни вышел в отставку. Отличался храбростью, стремился к достижению решительных результатов в бою. Внёс значительный вклад в развитие российского военно-морского искусства периода парусного флота. Его именем назван атолл в группе островов Россиян в Тихом океане.

СПРЮЭНС Раймонд Эймс (1886-1969) – американский флотоводец, вице-адмирал (1943). Окончил Военно-морскую академию (1906). Служил на линкорах «Айова» и «Миннесота». В 1938 г. командовал линкором «Миссисипи». В 1939 г. произведён в контр-адмиралы. В 1940-1941 гг. руководил морским районом со штабом в Пуэрто-Рико. После Пёрл-Харбора в декабре 1941 г. назначен командующим соединением крейсеров. Командовал соединением кораблей в сражении с японцами у атолла Мидуэй 4-5 июня 1942 г. В составе американского авианосного

соединения было 3 авианосца, 7 тяжёлых крейсеров, 1 лёгкий крейсер, 5 эсминцев, 11 подводных лодок, 352 самолёта. Японские силы состояли из 4 авианосцев, 2 линкоров, 2 тяжёлых крейсеров, 1 лёгкого крейсера, 11 эсминцев, 1 подводной лодки и 261 самолёта. От ударов палубной авиации американцев японцы понесли тяжёлые потери, они потеряли все авианосцы, 1 тяжёлый крейсер и все самолёты. Американцы потеряли 1 авианосец, 1 эсминец и свыше 120 самолётов. Поражение японского флота у атолла Мидуэй изменило соотношение морских сил на Тихом океане в пользу США. За это сражение Спрюэнса наградили медалью «За отличие по службе». После Мидуэя его назначили начальником штаба главнокомандующего Тихоокеанским флотом. В августе 1943 г. он стал командующим 5-м флотом, задачей которого был захват островов в Тихом океане, необходимых для базирования Японского флота и вражеских аэродромов. С этой задачей он успешно справился. В феврале 1945 г. руководил авианосными ударами по Токио, в апреле прикрывал силы вторжения на Окинаву, потопив при этом линкор «Ямато» и сопровождавшие его крейсер и 3 эсминца. Спрюэнс участвовал в планировании вторжения на Японские острова и к концу войны командовал морскими силами в водах Японии. После 2-й мировой войны был президентом Военно-морского колледжа и послом США на Филиппинах.

СТАНЮКОВИЧ Константин Михайлович (1843-1903) – российский писатель-маринист. Родился в семье потомственных моряков, сын адмирала Михаила Николаевича Станюковича, командира Севастопольского порта и военного губернатора Севастополя. Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1860). В 1860-1863 гг. совершил кругосветное плавание на винтовом корвете «Калевала», которое описал в книге очерков «Из кругосветного плавания» (1867). В 1864 г. против воли отца вышел в отставку в чине лейтенанта. Был учителем в деревне Владимирской губернии, сотрудничал в журнале «Дело». За связь с революционным народничеством был сослан в Томск (1885-1888). Печататься начал в 1859 г. как поэт. Широкую известность получили его «Морские рассказы» (1886-1902), написанные с высоким художественным совершенством. Знание морского дела, связь с морской средой помогли ему дать правдивое изображение жизни российских моряков парусного флота. Ряд произведений написал для детей, лучшее из них – повесть «Вокруг света на «Коршуне» (1895). Известен также своими романами из российской жизни: «Омут» (1881), «Два брата» (1880), «Жрецы» (1897), «Равнодушные» (1899).

СТАРОКАДОМСКИЙ Леонид Михайлович (1875-1962) –

российский советский морской врач, специалист в области медико-санитарного обеспечения морского флота, путешественник, доктор медицинских наук (1943). Окончил Военно-медицинскую академию (1899). С 1903 г. работал в Кронштадтском военно-морском госпитале. В 1910-1915 гг. участвовал в качестве старшего врача парохода «Таймыр» в гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан. В 1914-1915 гг. прошёл на нём Северным морским путём из Владивостока в Архангельск с зимовкой и открыл в море Лаптевых, у Северной Земли, остров, названный его именем. В экспедиции собрал уникальную коллекцию морских животных и написал о своих путешествиях книгу «Пять плаваний в Северном Ледовитом океане» (1910-1915). В 1915-1920 гг. служил на Северном флоте. В 1920-1930 гг. главный санитарный инспектор военно-морского флота. Участвовал в создании первых советских «Правил здравоохранения на кораблях РККФ» (приложение к «Уставу корабельной службы», 1926). С 1930 г. в морском торговом флоте. В 1932-1935 гг. участвовал в полярных экспедициях Наркомвода. В дальнейшем работал в санитарно-гигиенических учреждениях, занимался научной деятельностью. Автор многих работ по судовой гигиене, условиям плавания и зимовки в Северном Ледовитом океане, медицинско-санитарному обслуживанию полярных экспедиций.

СТЕЛЛЕР Георг Вильгельм (1709-1746) – российский натуралист и путешественник, адъюнкт Петербургской АН (1737). По национальности немец. Участник 2-й Камчатской экспедиции 1733-1743 гг. В 1740 г. проводил исследования на Камчатке, в 1741 г. участвовал в плавании *В. Беринга* к берегам Северной Америки, первым дал описание природных условий западного побережья Северной Америки и Алеутских островов. В своих работах описал внешний вид и образ жизни морских животных, которых наблюдал во время плавания и вынужденной зимовки на острове Беринга, в т.ч. редких морских коров, полностью исчезнувших уже к концу 18-го столетия. Этот вымерший вид назван именем Стеллера (Стеллерова корова). По возвращении из экспедиции совершил ряд путешествий по Камчатке. Автор работ «О морских животных», «Описание земли Камчатки», «Путешествие от Камчатки к Америке вместе с капитан-командором Берингом» и др. Умер по дороге в Петербург.

СТЕПАНЯН Нельсон Георгиевич (1913-1944) – советский военно-морской лётчик, дважды Герой Сов. Союза (1942, 1945 посмертно), подполковник (1944). По национальности армянин. Окончил авиационную школу Гражданского воздушного флота (1935), работал лётчиком-инструктором. В ВМФ с 1941 г. В

1941-1943 гг. лётчик-штурмовик ВВС ЧФ и БФ, командир звена и эскадрильи. В 1943-1944 гг. готовил лётные кадры на Курсах командиров звеньев и Высших офицерских курсах ВВС ВМФ. С апреля 1944 г. командир штурмового авиаполка ВВС ЧФ, затем БФ. Совершил 240 боевых вылетов, провел 36 воздушных боёв. Его полк потопил 53 корабля и судна противника, сбил 13 самолётов. Погиб в воздушном бою.

СТЕФАНСОН Вильялмур (1879-1962) – канадский полярный исследователь, этнограф и писатель. В 1904-1912 гг. руководил экспедицией в Исландию, на Аляску, в арктическую Канаду. В 1913-1918 гг. исследовал острова Банкс, Принс-Патрик. В Арктике Стефансон провёл 10 полярных зим и 13 летних сезонов, более пяти лет жил в Арктике беспрерывно. Во время экспедиций овладел эскимосским языком, изучал быт, обычаи и фольклор эскимосов, производил раскопки древних поселений и захоронений, собрал бесценный этнографический материал. По обширности исследованного арктического пространства Стефансон превзошёл всех своих предшественников на Канадском Севере. Завершив в 1918г. последнюю экспедицию, занимался исследовательской работой. Он составил точные описания Гренландии и руководство по Арктике. Написал книги «Моя жизнь с эскимосами», «Гостеприимная Арктика», «Книжка полярника», «Страна будущего», «Нерешённые загадки Арктики». В 1946 г. приступил к созданию многотомной «Арктической энциклопедии», работу над которой прекратил в 1950 г. из-за отсутствия средств.

СТИВЕНСОН Роберт Льюис (1850-1894) – английский писатель, автор морских приключенческих романов. По происхождению шотландец. Окончил юридический факультет Эдинбургского университета (1875). Жил в Бельгии, Франции, Калифорнии, путешествовал по Европе и Америке. Впечатления от путешествий нашли отражение в его произведениях: «Путешествие внутрь страны» (1878), «Путешествие на муле по Севеннам» (1879), новеллы «Новые арабские ночи» (2 т., 1882), «Вечерние развлечения на острове» (1883) и др. В 1890 г. в связи с болезнью поселился на острове Уполу в группе островов Самоа (Тихий океан), где впоследствии и умер.

Наиболее значительную часть творческого наследия писателя составляют авантюрно-приключенческие романы: «Остров сокровищ» (1883), «Похищенный» (1886) и его продолжение «Катриона» (1893), «Чёрная стрела» (1888), «Владетель Баллантре» (1889), «Потерпевшие кораблекрушение» (1892). Романтика приключений и путешествий в книгах Стивенсона сочетается с воссозданием местного колорита и обстановки. В книге очерков

«В Южных морях» (1896) описаны быт и нравы жителей Океании, осуждены расовые предрассудки. Обличая эксплуатацию жителей островов Самоа немецкими колонизаторами, Стивенсон написал книгу «Примечание к истории: восемь лет волнений в Самоа» (1882).

СТОКЕ Вениамин Фомич (1770 - г.с. неизв.) – российский кораблестроитель, полковник. По происхождению англичанин. На российскую службу поступил в 1807 г. По его проекту в 1809 г. была основана Охтинская верфь в Петербурге, он был её первым управляющим. Руководил постройкой многих кораблей и судов. Среди построенных им кораблей шлюпы «Восток», «Камчатка», «Открытие», брига «Моллер», «Сенявин», транспорт «Кроткий», которые в разное время совершили кругосветные плавания. Член Кораблестроительного учёного комитета. В 1837 г. уволен в отставку.

СТОКС Джордж Габриель (1819-1903) – английский физик, математик, гидромеханик, профессор (1849). Окончил Кембриджский университет. В 1854-1855 гг. секретарь Лондонского Королевского общества, в 1885-1890 гг. его президент. В 1887-1892 гг. член парламента от университета. Член многих иностранных академий. Работы Стокса по гидродинамике имеют фундаментальное значение. Известен также работами в оптике, первым разъяснил принцип, на котором основан спектральный анализ. Ему принадлежат классические труды по дифракции света, изменению силы тяжести с изменением места на земной поверхности. Он выяснил природу рентгеновских лучей. Автор ряда крупных математических исследований.

Вывел уравнения, выражающие закон движения жидкости с учётом вязкости. Сформулировал закон, определяющий силу сопротивления, испытываемую твёрдым шаром при медленном движении в неограниченно вязкой жидкости. Его именем названы единица измерения кинематической вязкости, закон о силе сопротивления, испытываемой твёрдым шаром при его движении в вязкой жидкости и др.

СТОЛИЦА Евгений Иванович (1870-1929) – российский художник-маринист. Учился в Петербургской АХ (1891-1897) у А.И. Куинджи. По происхождению украинец. В 1899 г. участвовал в арктической экспедиции на ледоколе «Ермак», возглавляемой *С.О. Макаровым*. Во время российско-японской войны 1904-1905 гг. находился в Порт-Артуре, где создал картины о защитниках этой морской крепости. В 1909 г. получил звание академика.

Наиболее известны картины: «Ледокол «Ермак» во льдах» и «Во льдах Арктики» (1899), «Российская батарея на Золотой горе»,

«Электрический утёс в Порт-Артуре», «Установка орудий в Порт-Артуре», «Крейсер 1-го ранга «Аскольд» в дозоре у Порт-Артура», «Порт-Артур. На досуге у подножья Золотой горы», «Порт-Артур. Российская эскадра в ожидании атаки неприятеля. Апрель 1904 г.», «Порт-Артур. Отражение атаки брандеров», «После атаки брандеров. Порт-Артурский рейд. 20 апреля 1904 г.», «Крейсер 2-го ранга «Новик» по пути во Владивосток 28 июня 1904 г.» (все 1904).

СТРАБОН (64 или 63 до н. э. - 23 или 24 н. э.) – древнегреческий географ, историк и путешественник, создатель первого энциклопедического труда «География» (17 книг). Страбон писал «Географию» как продолжение своих «Исторических записок», не сохранившихся до нашего времени. В «Географии» приведены сведения по многим вопросам периода рождения Римской империи: о географии, путешествиях и мореплавателях, экономике и др. Книга должна была служить практическим руководством для римских государственных деятелей, полководцев, торговцев, поэтому содержит большое количество сведений по этнографии и истории. В ней собраны все известные тогда сведения об Ойкумене – обитаемой земле, о местонахождении различных пунктов Земли. В ней имеются выдержки из трудов более древних авторов, которые не сохранились и стали известны человечеству лишь благодаря Страбону. В книге приведены рассказы-отчёты мореплавателей и учёных (Пифея, Гимилькона, Евдокса, Артемидора, Эратосфена и др.). Сочинение Страбона рассматривается в историографии как итог географических знаний того времени.

СУШОН Вильгельм (1864-1946) – германский флотоводец, контр-адмирал (1911), вице-адмирал турецкого флота (1914). В 17 лет стал офицером флота, вскоре командовал канонерской лодкой «Адлер» и участвовал в захвате Германией островов Самоа (Тихий океан). В дальнейшем командовал броненосцем «Веттин», служил начальником штаба германского флота на Балтике. В 1911 г. его произвели в контр-адмиралы. С октября 1913 г. командовал Средиземноморским дивизионом, состоящим из линейного крейсера «Гебен» и лёгкого крейсера «Бреслау». 1 августа 1914 г. началась 1-я мировая война. Стремясь втянуть Турцию в войну против России, Германия передала ей крейсера «Гебен» и «Бреслау», а Сушон под именем Сушон-паши в сентябре 1914 г. перешёл на турецкую службу с чином вице-адмирала и стал фактическим главой турецкого флота. 29 октября крейсера «Гебен» и «Бреслау» совершили нападение на российские Черноморские порты Одессу, Севастополь, Феодосию и Новороссийск. 1 ноября Россия объявила войну Турции. В

1914-1917 гг. Сушон командовал германскими, турецкими и болгарскими военно-морскими силами на Чёрном море, осуществлял набеги на российские порты, топил торговые суда, поддерживал фланг турецкой армии. В сентябре 1917 г. Сушон стал командующим 4-й эскадрой Флота открытого моря, участвовал в захвате Рижского залива и Моонзундских островов на Балтийском море. В марте 1919 г. Сушон ушёл в отставку, был свидетелем возрождения германского флота после 1-й мировой войны и его гибели во 2-й мировой войне.

СХАУТЕН Виллем Корнелис (ок. 1580-1625) – голландский мореплаватель, открывший путь из Атлантического океана в Тихий вокруг мыса Горн. В 1601-1603 гг. участвовал в экспедиции в Ост-Индию. В 1615 г. вместе с *Я. Лемером* отправился на поиски нового пути в Индию, проходящего южнее Магелланова пролива, т.к. путь через Магелланов пролив, как и вокруг мыса Доброй Надежды, считался монополией Ост-Индской компании. В январе 1616 г., открыв пролив, названный именем Лемера (между архипелагом Огненная Земля и островом Эстадос), корабль Схаутена обогнул с юга мыс, названный им в честь своего родного города мысом Горн (Хорн), и вышел в Тихий океан. Этот путь оказался гораздо безопаснее пути через Магелланов пролив. В дальнейшем плавании Схаутен и Лемер открыли много новых островов, в т.ч. пять островов к югу-западу и западу от островов Самоа, названных Хорн, а у экватора близ Новой Гвинеи – острова, получившие имя Схаутена. На Яве Схаутен и Лемер были арестованы агентами Ост-Индской компании и отправлены в Голландию. Лемер в пути умер, а Схаутен на родине был освобождён. Его «Дневник, или Описание удивительного путешествия» был издан в Голландии в 1619 г. и переведен на многие языки мира.

СЮРКУФ Робер (1773-1827) – французский мореплаватель и корсар. С 1788 г. служил на коммерческих судах. В 1792 г. стал капитаном брига «Креол» и начал корсарскую деятельность в Индийском океане с целью нарушения английской и голландской торговли. В 1798 г. получил на свою деятельность официальное правительственное разрешение и был взят на службу Французской республики в качестве корсара. В 1800 г. стал офицером французского флота. В 1802 г. возглавил небольшую эскадру быстроходных кораблей для охоты за торговыми судами англичан в Индийском океане. Его имя наводило ужас на англичан. Осенью 1806 г. он захватил 14 английских судов. Разбогатев, Сюркуф в 1809 г. вернулся во Францию и занялся снаряжением и отправкой в море корсарских кораблей.

В 1929 г. во Франции был построен подводный крейсер,

получивший название в честь Р. Сюркуфа. Это была самая большая в мире подводная лодка 30-х годов 20-го столетия: водоизмещение 2880/4330 т, длина 120 м, ширина 9 м, скорость 18/10 узлов, максимальная глубина погружения 80 м, экипаж 150 человек. Вооружение: два орудия 203 мм и два орудия 37 мм, 14 торпедных аппаратов, один гидросамолёт. После разгрома Франции фашистской Германией в 1940 г. подводная лодка «Сюркуф» примкнула к вооружённым силам организации «Свободная Франция». Принимала участие в операциях союзников в Атлантическом океане. Погибла в феврале 1944 г. при невыясненных обстоятельствах во время перехода Бермудские острова – Панамский канал.

СЮФФРЕН Пьер Андре де Сен-Тропец (1726-1788) – французский мореплаватель и флотоводец, вице-адмирал (1784). На флоте с 14 лет. Участник многих англо-французских войн на море. В начале 50-х годов успешно боролся с пиратами на Средиземном море. Принимал участие в экспедициях французского флота для оказания помощи северо-американским колониям (1778-1779) в борьбе за независимость. Проявил свой талант в сражениях с английским флотом в Индийском океане (1781-1783). Снискал себе славу чрезвычайным хладнокровием и храбростью. Его имя носили в разное время несколько кораблей ВМС Франции.

Т

ТАРЛЕ Евгений Викторович (1875-1955) – российский советский историк, педагог, доктор исторических наук (1911), профессор (1913), академик АН СССР (1927). По национальности еврей. Окончил Киевский университет (1896) и был оставлен в нём для подготовки к профессорскому званию. В 1903-1917 гг. приват-доцент Петербургского университета, в 1913-1918 гг. профессор Юрьевского (Тартуского) университета. С 1918 г. профессор Петроградского (затем Ленинградского) и Московского университетов. В январе 1930 г. был арестован по так называемому «академическому делу» и сослан на пять лет в Казахстан, его исключили из АН и лишили звания академика. Летом 1932 г. возвращён из ссылки, однако в звании академика был восстановлен только в 1937 г. Перу Тарле принадлежит более 600 работ по всеобщей и российской истории, многие из них переведены на иностранные языки. Вопросами морской истории стал заниматься в конце 30-х годов. В 40-х годах вышли в свет его капитальные труды по российской военно-морской истории: «Крымская война» (2 т., 1941, 1943), «Нахимов» (1940), «Чесменский бой и первая российская экспедиция в Архипелаг. 1769-1774» (1945), «Адмирал Ушаков на Средиземном море в 1798-1800» (1945-1946), «Российский флот и внешняя политика Петра I» (1949), «Экспедиция адмирала Д.Н. Сенявина в Средиземное море (1805-1807)» (1954). Тарле был избран почётным доктором ряда зарубежных университетов, действительным членом Норвежской АН, членом-корр. Британской академии. Гос. премия СССР (1942, 1943, 1946).

ТАСМАН Абел Янсзон (1603-1659) – голландский мореплаватель, исследователь Океании и Австралии. До 30 лет был матросом, плавал на торговых судах в европейских водах. В 1638-1641 гг., находясь на службе у голландской Ост-Индской компании, совершил ряд рейсов в Индийский и Тихий океаны. Посетил Цейлон (Шри-Ланка), Китай, Корею, Японию, Малайзию, Филиппины, открыл острова Бонин (1639). В 1642-1643 гг. возглавил экспедицию, исследовавшую острова Океании. Задачей экспедиции были поиски «неведомого южного материка». Во время плавания открыл и нанёс на карту южный и восточный берега Земли Ван-Димена (с 1853 г. остров Тасмания), западный берег Новой Зеландии, острова Три-Кингс и Тонга, острова из группы Фиджи и др. В 1644 г. возглавил 2-ю экспедицию для исследования Австралии. В ходе экспедиции были открыты и

нанесены на карту южный и западный берега залива Карпентария, северо-западный берег Австралии. Тасман доказал, что Австралия – единый массив суши, не связанный с мнимым южным материком. Его именем названы море между Австралией и Новой Зеландией, залив и ледник на Южном острове Новой Зеландии, северо-западная оконечность Австралии и др. географические объекты.

ТЕБЕНЬКОВ Михаил Дмитриевич (1802-1872) – российский гидрограф, исследователь Русской Америки и Курильских островов, вице-адмирал (1860). Окончил Морской корпус. В 1821-1824 гг. служил на БФ. В 1825-1839 гг. командовал судами Российско-американской компании. В 1829-1831 гг. исследовал и описал залив Нортон и архипелаг Александра (Северная Америка). В 1833-1838 гг. совершил ряд гидрографических рейсов вдоль тихоокеанских берегов Северной Америки, к берегам Камчатки, вдоль Алеутских, Командорских и Курильских островов, нанёс на карты ряд объектов. В 1845-1850 гг. главный правитель Русской Америки. Составил «Атлас северо-западных берегов Америки от Берингова пролива до мыса Корриентес и островов Алеутских с присовокуплением некоторых мест северо-восточного берега Азии» и «Гидрографические замечания к атласу…» (1852). Его именем названы бухты в заливе Нортон (Берингово море) и в архипелаге Александра (Тихий океан), мыс (Алеутские острова, Берингово море), вулкан на острове Итуруп (Курильские острова, Тихий океан).

ТЕГЕТХОФ Вильгельм фон (1827-1871) – австрийский флотоводец, вице-адмирал (1866). Окончил Морскую коллегию в Вене (1845). Служил гардемарином в Адриатике и Архипелаге. В 1852 г. получил чин корабельного лейтенанта. В 1854-1857 гг. командовал шхуной и пароходом. В 1864 г. стал контр-адмиралом. Незадолго до начала австро-итальянской войны 1866 г. назначен командующим австрийским флотом. 20 июля 1866 г. у острова Лисса в Адриатическом море произошло сражение, в котором победу одержали австрийцы. Победа была достигнута благодаря применению таранного удара по итальянскому флагманскому кораблю, который затонул с экипажем в 400 человек. От артиллерийского огня загорелся и взорвался другой итальянский броненосец. Итальянская эскадра вышла из боя и ушла на свою базу в Анкону. Австрийские корабли успеха не развивали и остались у острова Лисса. За победу в сражении Тегетхоф был награждён орденом Марии-Терезии 3-й степени и чином вице-адмирала. После смерти адмирала ему поставили в Вене памятник.

ТЁРНЕР Уильям (1775-1851) – английский живописец-

маринист и график. Учился в Академии художеств в Лондоне (1789-1793). Основная тема творчества – морские пейзажи в духе голландских маринистов 17-го столетия. Пейзажи отличаются драматическим изображением морской стихии, необычными эффектами, красочной фантасмагорией, резкими световыми эффектами. Наиболее известны картины: «Кораблекрушение» (1838), «Дождь, пар и скорость» (1844) и др.

ТИЛЛО Алексей Андреевич (1839-1900) – российский картограф, геодезист и географ, член-корр. Петербургской АН (1892), генерал-лейтенант. Составил гипсометрические карты европейской части России. Руководил нивелировкой Аральского и Каспийского морей (1874), определил абсолютные высоты уровней этих морей, а также озёр Ладожского, Онежского и Ильмень. Измерил длины главных рек России. Установил и нанёс на карту главный водораздел земного шара, а также водораздел между Атлантическим океаном, с одной стороны, Индийским и Тихим океанами – с другой стороны. Один из составителей первых магнитных карт на территории России, а также карт, отражающих периодические изменения магнетизма для всего земного шара. Именем Тилло названы острова в Карском море, мыс на Берегу Харитона Лаптева (Карское море), остров в архипелаге Земля Франца-Иосифа (Баренцево море).

ТИМОНОВ Всеволод Евгеньевич (1862-1936) – российский советский учёный-гидротехник, доктор технических наук, профессор (1895). Окончил Школу мостов и дорог в Париже (1883) и Институт инженеров путей сообщения в Петербурге (1886). Работал в Министерстве путей сообщения. Под его руководством создана классификация водных путей России, выбрана система водных магистралей. Научную деятельность начал в 1889 г. в Институте инженеров путей сообщения. В 1907 г. по его инициативе создана первая в России гидротехническая лаборатория. С 1917 г. работал в Высшем техническом комитете Наркомата путей сообщения. Принимал участие в создании Ленинградского института инженеров водного транспорта и был в нём профессором. Труды Тимонова посвящены вопросам строительства портов, маяков и крупных мостов, улучшения судоходных условий рек, водоснабжения и канализации крупных городов, изучению ледовых явлений и др.

ТИРПИЦ Альфред фон (1849-1930) – немецкий военно-морской деятель, гросс-адмирал (1911). На флоте с 1865 г. В 1877-1888 гг. занимался организацией торпедного дела. С 1890 г. начальник штаба сил флота Балтийского моря. В 1892-1895 гг. начальник штаба главного командования германского флота, занимался разработкой тактики Флота открытого моря. В

1896-1897 гг. командовал эскадрой на Дальнем Востоке, один из инициаторов захвата китайского порта Циндао и создания там германской ВМБ. В 1897-1916 гг. морской министр, добивался создания сильного военно-морского флота, выражал взгляды наиболее агрессивных кругов германского милитаризма. В 1-ю мировую войну сторонник неограниченной подводной войны с Великобританией. В 1916 г. вышел в отставку из-за разногласий с рейхсканцлером Т. Бетман-Гольвегом. После войны выражал реваншистские взгляды, которые изложил в своих «Воспоминаниях» (1919).

В 1941 г. в фашистской Германии вступил в строй линкор «Тирпиц» водоизмещением 52600 т и скоростью до 30 узлов (55,56 км/ч) с сильным артиллерийским вооружением. В 1942-1943 гг. он действовал на морских коммуникациях СССР и его союзников в Норвежском и Баренцевом морях. Был уничтожен английской авиацией 12 ноября 1944 г. на рейде Тромсё (Норвегия).

ТИТОВ Пётр Акиндинович (1843-1894) – российский кораблестроитель-самоучка. С 12 лет плавал на судах, работая подручным у отца – пароходного машиниста. С 1859 г. работал на Невском судостроительном заводе в Петербурге рабочим, затем корабельным мастером. С 1882 г. главный инженер Франко-Российского завода. При участии Титова на этом заводе были построены корвет «Витязь», фрегат «Генерал-адмирал», клиперы «Разбойник» и «Вестник», броненосцы «Император Николай I», «Наварин» и др. Титов разработал ряд технологических процессов кораблестроения, которые получили мировую известность, изобрёл кессон для ремонта подводной части кораблей без постановки их в док. Проекты броненосных кораблей Титова получили в 1892 г. на конкурсе Морского министерства 1-ю и 2-ю премии.

ТКАЧЕНКО Анатолий Фёдорович (г.р. 1932) – советский морской офицер, старший лейтенант, инженер-механик, педагог, писатель, кандидат технических наук (1975), доцент (1978), профессор (2003). Украинец. Сын *Ф.С. Ткаченко*. Окончил Луганский машиностроительный техникум (1951), Киевское военно-морское политическое училище (1954), Луганский машиностроительный институт (1964), Рижский общественный институт патентоведения (1968). В 1951-1956 гг. служил на флоте, участвовал в тралении боевых мин на Балтийское море. В 1956 г. уволен в отставку по болезни. В 1958-2000 гг. работал в научно-исследовательских и учебных институтах конструктором и преподавателем. Автор изобретений и научных работ в области машиностроения, учебных пособий по техническим дисциплинам

для студентов высших учебных заведений. Написал книги: «Российские деятели украинского происхождения», «Этюды о выдающихся украинцах», «Знаменитые украинцы», «Украинско-французские связи в лицах, событиях и легендах», «Морской биографический словарь», «Киев и киевляне в прошлом и настоящем», «Воспоминания».

ТКАЧЕНКО Михаил Степанович (1860-1916) – украинский и российский живописец-маринист. По происхождению украинец. Окончил Петербургскую АХ (1887) и Академию Кормона в Париже (1892). С 1888 г. постоянно жил в Париже, ежегодно приезжая в родной Харьков. Основная тема его творчества – море и морская батальная живопись. В его картинах много света и воздуха, передана мощь моря с его постоянной изменчивостью, игрой красок и волнами с клокочущей пеной. В 90-х годах создал картины, посвящённые взаимным визитам российских и французских военных кораблей, среди них «Встреча российской и французской эскадр в Кронштадте» (1893), «Российская эскадра в Тулоне» (1895) и др. С 1900 г. и до конца жизни был первым живописцем Главного морского штаба России. В 1900-1907 гг. создал картины «Солнечное море», «Заход солнца на море», «Прибой на море», «Кронштадтский рейд», «Военные корабли в кильватерной колонне», «Скалистый берег», «Бой брига «Меркурий» с турецкими кораблями 14 мая 1829 года» и др. Заметное место в творчестве Ткаченко занимали пейзажные и орнаментальные панно больших размеров. В 1911-1912 гг. за картины «В Украине» и «Вид в Полтавской губернии» получил в парижском Салоне вторую и третью Золотые медали. Его картины хранятся в музеях Парижа, Львова, Харькова, Петербурга и в частных коллекциях.

ТКАЧЕНКО Фёдор Степанович (1906-1941) – советский морской офицер, один из начальников Пинской военной флотилии, старший политрук. Украинец. Отец *А.Ф. Ткаченко*. В Советской армии с 1928 г. Окончил курсы подготовки для поступления в высшие учебные заведения (1930) и Центральную школу военной контрразведки (Москва 1932). Служил в Киевском военном округе, с 1938 г. – в Днепровской военной флотилии (ДВФ, Киев). В 1939 г. назначен заместителем начальника Особого отдела Пинской военной флотилии (ПВФ), которая была создана из кораблей и частей расформированной ДВФ. Главные силы флотилии базировались на порт Пинск на реке Пине при её впадении в реку Припять (Беларусь). В её состав входило 7 мониторов, 15 бронекатеров, 4 канонерские лодки, минный заградитель, авиационная эскадрилья, зенитный артиллерийский дивизион и рота морской пехоты. В начале Великой

Отечественной войны 1941-1945 гг. она пополнилась 18 кораблями и катерами. К 11 июля 1941 г. из её кораблей были сформированы три отряда: Припятский, Березинский и Днепровский. Эти отряды взаимодействовали с частями Западного и Юго-Западного фронтов, содействуя удержанию советскими войсками переправ через реки Припять, Березину, Десну и Днепр и созданию обороны на левом берегу Днепра. В августе-сентябре 1941 г. корабли трёх отрядов участвовали в обороне Киева. В ходе боёв большая часть кораблей и катеров была утрачена. Прорыв в Чёрное море был невозможен, так как противник захватил оба берега Днепра до Херсона. 19 сентября 1941 г. моряки подорвали оставшиеся корабли и до 26 сентября сражались в составе окружённых войск Юго-Западного фронта. Судьба флотилии, её матросов, командиров и начальников, вошла одной из трагических страниц в историю войны. При защите Киева личный состав флотилии, проявил высокое мужество, почти весь погиб. Погиб и Федор Степанович Ткаченко. 5 октября 1941 г. нарком ВМФ подписал приказ об исключении Пинской военной флотилии из состава флота.

ТОГО Хейхатиро (1847-1934) – японский военно-морской деятель, адмирал флота (1913). Военно-морское образование получил в Англии (1871-1878). Во время японо-китайской войны 1894-1895 гг. командовал крейсером. В российско-японскую войну 1904-1905 гг. командовал 1-й эскадрой, затем был главнокомандующим Соединённым флотом Японии. Руководил нападением японского флота на российскую эскадру, базировавшуюся в Порт-Артуре (Люйшунь, Китай), а также на корабли «Варяг» и «Кореец» в Чемульпо (Инчхон, Корея). Командовал флотом в Цусимском морском сражении (май 1905 г.), в котором была разгромлена российская эскадра. С 1909 г. член Высшего военного совета. Был активным сторонником агрессивной политики и захватнических войн Японии.

ТОЛЛЬ Эдуард Васильевич (1858-1902) – российский геолог, доктор геологических наук, исследователь Арктики. Окончил Дерптский (ныне Тартуский, Эстония) университет (1882). В 1885-1886 гг. участвовал в экспедиции *А.А. Бунге*, организованной Петербургской АН для исследования Новосибирских островов. В 1893 г. руководил геолого-геодезической экспедицией в северные районы Якутии, обследовал бассейны рек Лены и Хатанги. В 1900-1902 гг. возглавлял полярную экспедицию на судне «Заря», организованную Петербургской АН. Экспедиция должна была исследовать Новосибирские острова, разыскать легендарную Землю Санникова, пройти Северным морским путём в Тихий

океан. Весной 1902 г. Толль с тремя членами экспедиции отправился на санях по неокрепшему льду с острова Котельный на остров Беннета для сбора минералов. «Заря» должна была забрать группу Толля летом 1902 г., но не смогла этого сделать из-за тяжёлой ледовой обстановки. В 1903 г. на острове Беннета был найден лагерь Толля, его коллекции и документы, но Толля и его спутников не нашли. Экспедицией при обследовании Новосибирских островов был собран большой геологический, гидрометеорологический, геофизический, географический и гидрографический материал. Обработкой и изданием его занималась специальная комиссия Академии наук до 1919 г. Именем Толля названы гора на острове Беннета, гора на Новой Земле, мыс на острове Циркуль в шхерах Минина (Карское море), плато на острове Котельный, залив на побережье полуострова Таймыр.

ТОМАШЕВИЧ Анатолий Владиславович (1895-1960) – российский советский учёный в области тактики подводных лодок и противолодочной обороны, контр-адмирал (1944). Окончил Гардемаринские классы (1917) и Военно-морскую академию (1922). До 1918 г. служил на эсминце, в годы Гражданской войны (1918-1920) был дивизионным минёром на Балтике. В 1922-1926 гг. преподавал в Школе подводного плавания, служил флагманским минёром бригады подводных лодок. В 1926-1933 гг. в запасе. В 1933-1941 гг. преподаватель Учебного отряда подводного плавания, преподаватель, старший преподаватель, доцент, исполняющий должность начальника кафедры тактики подводных лодок и противолодочной обороны Военно-морской академии. С августа 1941 г. в Научно-исследовательском минно-торпедном институте ВМФ и в Управлении боевой подготовки ВМФ. С ноября 1943 г. начальник кафедры тактики подводных лодок и противолодочной обороны Военно-морской академии. Томашевич разработал и внедрил в практику новый метод торпедной стрельбы по площади с временным интервалом, обобщил опыт использования подводных лодок на коммуникациях противника за 21 месяц войны, принимал участие в создании боевых документов и учебников по тактике подводных лодок и противолодочной обороны. С 1956 г. в отставке по болезни. Гос. премия СССР (1951).

ТОМСОН Чарлз Уайвилл (1830-1882) – шотландский океанограф, профессор. Учился в Эдинбургском университете (1846-1849), по состоянию здоровья ушёл из него, не получив диплома. Был преподавателем ботаники в Эбердинском университете, профессором естественной истории в Колледже Королевы (Корк), профессором зоологии и ботаники в Белфасте,

профессором естественной истории в Эдинбургском университете.

Руководитель научной группы кругосветной океанографической экспедиции на судне «Челленджер» (1872-1876). В ходе экспедиции были изучены биологические и физические особенности Атлантического, Тихого и Индийского океанов, арктических и антарктических вод, определены температуры воды на поверхности и на глубинах, изучены течения, приливы и отливы, установлен химический состав воды, собраны и классифицированы животные и растения во всех слоях океана, в частности начато изучение планктона. В 1877 г. опубликовал 2-томный отчёт экспедиции «Путешествие «Челленджера», Атлантика». Вторую книгу – «Тихий океан» Томсон закончить не успел в связи с тяжёлой болезнью. Участвовал также в экспедиции по исследованию подводного портога в Фарерско-Шетландском жёлобе. Именем учёного назван подводный хребет, отделяющий впадину Атлантического океана от впадины Норвежского моря – порог Уайвилла Томсона.

ТОРРЕС Луис Ваэс де (1560-1614) – испанский мореплаватель. В 1605-1606 гг. участвовал в тихоокеанской экспедиции *П. Кироса*, командуя одним из 3-х кораблей. Экспедиция отправилась из Кальяо (Перу) на поиски мифической Южной Земли. Открыв остров Таити, несколько островов из группы Туамоту и архипелага Новые Гебриды, Кирос отправился в Акапулько (Мексика), а Торрес и капитан 3-го корабля экспедиции Д. Прадо-и-Товар в 1606 г. продолжили исследования Новых Гебрид и доказали, что они не являются частью Южного материка, как предполагал Кирос. Повернув на запад, они впервые пересекли Коралловое море, открыли южный берег Новой Гвинеи, пролив между ней и Австралией (в 1769 г. назван именемТорреса) и прибыли в Манилу (Филиппины). После длительной стоянки и ремонта экспедиция Торреса в 1608 г. вернулась в Перу. В 1609 г. Торрес возвратился в Испанию и служил в торговом флоте. Кроме пролива его именем названа группа островов в северной части Новых Гебрид.

ТРАВЕРСЕ Жан Батист де, Иван Иванович (1754-1830) – российский военачальник, маркиз, адмирал. Француз. В 1791 г. поступил на службу в российский флот с чином контр-адмирала. В 1791-1801 гг. командовал соединениями кораблей БФ. В 1802-1808 гг. главный командир Черноморских портов, одновременно с 1805 г. первый губернатор Николаевского и Севастопольского военного губернаторства. Создал в Николаеве библиотеку, типографию, театр, Кабинет древностей, музей. В 1811-1828 гг. в чине адмирала был морским министром России. В

его честь российскими моряками названы атолл в группе Маршалловых островов (Микронезия, Тихий океан, 1817) и острова в Атлантическом океане (Антарктика, 1819).

ТРЕШНИКОВ Алексей Фёдорович (1914-1991) – советский полярный исследователь, учёный в области океанологии, гидрологии, метеорологии и истории изучения полярных стран, доктор географических наук (1963), профессор (1967), академик АН СССР (1981), Герой Соц. Труда (1949). Русский. Окончил географический факультет Ленинградского университета (1939). Работал в Арктическом и Антарктическом НИИ, с 1960 по 1981 год был его директором. С 1978 г. президент Географического общества СССР. С 1982 г. директор Института озероведения АН СССР и заведующий кафедрой океанологии Ленинградского университета. Участник 22-х экспедиций в Арктику и Антарктику. Был начальником дрейфующей станции «Северный полюс-3» (1954-1955), 2-й и 13-й советских антарктических экспедиций АН СССР (1956-1958 и 1967-1968), начальником рейса по спасению дизель-электрохода «Обь» (1973). Участник создания «Атласа Антарктики» (т.1-2, 1966-1969). Труды по Арктике и Антарктике. Гос. премия СССР (1971).

ТРИБУЦ Владимир Филиппович (1900-1977) – советский военачальник, адмирал (1943), доктор исторических наук (1972). Русский. Окончил Военно-фельдшерскую школу (1917), Военно-морское училище в Ленинграде (1926), Военно-морскую академию (1932). В военно-морском флоте с 1918 г. Участник Гражданской, советско-финляндской и Великой Отечественной войн. В 1926-1929 гг. и 1932-1936 гг. служил на линкорах, был командиром эсминца БФ. В 1938-1939 гг. начальник штаба, в 1939-1947 гг. командующий БФ. Под его руководством БФ в годы Великой Отечественной войны содействовал войскам приморских фронтов в ходе оборонительных и наступательных операций, решал боевые задачи на море. В 1947-1948 гг. заместитель главнокомандующего войсками Дальнего Востока по военно-морским силам. В 1949-1957 гг. начальник Гидрографического управления ВМС, начальник кафедры и факультета Военной академии Генштаба. В 1957-1960 гг. адмирал-инспектор Главной инспекции Министерства обороны СССР. С 1961 г. в отставке.

ТРОМП Корнелис (1629-1691) – голландский флотоводец, лейтенант-генерал-адмирал (1691). Сын лейтенант-адмирала *Мартина Тромпа*. С молодых лет учился морскому делу. Начал службу лейтенантом на корабле отца, в 1649 г. стал капитаном. В 1650 г. воевал с пиратами в Средиземном море. Отличился в трёх англо-голландских войнах (1652-1654, 1665-1667 и 1672-1674), командуя соединениями кораблей. В 1653 г. произведён в контр-

адмиралы, в 1665 г. – в вице-адмиралы. Участвовал в Северной войне 1655-1660 гг. между Швецией и Польшей. В 1663 г. командовал голландским флотом в Средиземном море. После гибели *Рёйтера* (1676) возглавил голландский флот. В том же году стал главнокомандующим соединённых датского и голландского флотов, которые действовали против шведов. На датской службе состоял до 1678 г. Затем помогал правителю Бранденбурга отобрать остров Рюген у Швеции. В 1691 г. вернулся в Голландию и стал командовать её флотом как лейтенант-генерал-адмирал. Умер 29 мая 1691 г. в Амстердаме.

ТРОМП Мартин (1598-1653) – голландский флотоводец, лейтенант-адмирал (1636). Отец адмирала *Корнелиса Тромпа*. С 9 лет плавал со своим отцом капитаном Харпертом Тромпом и в 1607 г. участвовал с ним в сражении у Гибралтара. В 1609 г. их корабль захватили пираты у берегов Гвинеи. Отец погиб, а Мартин два года служил юнгой пиратскому капитану. Затем попал в неволю к туркам. Убежав из плена, поступил в 1617 г. в голландский флот и участвовал в экспедиции против алжирских пиратов. В 1619 г. на торговом судне отправился в Средиземное море и в 1621 г. вновь попал в плен к пиратам. Освободившись из плена, в 1622 г. стал лейтенантом голландского флота, а в 1624 г. – командиром линейного корабля. В бою с пиратами у Дюнкирхена (Дюнкерка) 19 июня 1629 г. командовал флагманским кораблём. С 1630 г. возглавил эскадру. В 1634 г. недовольный службой оставил флот. В 1636 г. вернулся на флот и был произведён в лейтенант-адмиралы Голландии (тогда высший чин страны). Одержал ряд побед над испанцами, англичанами и пиратами. 10 августа 1653 г. в сражении с англичанами у Схевелингена Тромп был убит мушкетной пулей. Из 50 морских боёв и сражений, проведённых адмиралом, 33 окончились победой голландского флота.

ТУПОЛЕВ Андрей Николаевич (1888-1972) – советский авиаконструктор, генерал-полковник-инженер (1967), академик АН СССР (1953), трижды Герой Соц. Труда (1945, 1957, 1972). Русский. В 1937-1941 гг. репрессирован. Окончил Московское высшее техническое училище (1918). В 1922 г. создал в составе ЦАГИ опытное КБ для разработки военных и гражданских самолётов, торпедных катеров, глиссеров, аэросаней и возглавил его. Под руководством Туполева создано свыше 100 различных типов самолётов, 70 из которых выпускались серийно. Средние и тяжёлые бомбардировщики, торпедоносцы (ТБ-1, ТБ-3, СБ, ТБ-7, МТБ-2, ТУ-2) и торпедные катера Г-4 и Г-5 применялись в Великую Отечественную войну. В послевоенные годы создал реактивные бомбардировщики Ту-14,Ту-16 и пассажирские

самолеты Ту-104 (1954), Ту-114 (1957) и др. Гос. премия СССР (1943, 1948, 1949, 1952, 1972), Ленинская премия (1957).

ТУРВИЛЬ Анн Илларион де (1642-1701) – французский флотоводец, вице-адмирал, маршал Франции (1693). Морскому делу обучался на мальтийском фрегате в Средиземном море. В 1659 г. стал капером. Несколько лет, командуя кораблями под мальтийским и венецианским флагами, воевал с пиратами. В 1667 г. вернулся во Францию и был принят королём Людовиком XIV, который в благодарность за его службу назначил Турвиля командиром 44-пушечного корабля «Круассон». Моряков удивляло, что Турвиль был способен одновременно действовать как командир, штурман, артиллерист и боцман. Командуя кораблями, участвовал в англо-франко-голландской (1672-1674) и франко-голландско-испанской (1674-1678) войнах. После этих войн был назначен в комиссию по реконструкции кораблей и укреплению флота. Он разработал проект фрегата, который после постройки превосходил аналогичные английские корабли. Получив в 1682 г. чин генерал-лейтенанта, наблюдал за кораблестроением и морскими училищами, воевал против пиратов Алжира и Триполи, командуя эскадрами. Произведённый в вице-адмиралы, был назначен главнокомандующим флотом, действовавшим против соединённых флотов Англии, Испании и Голландии. В 1690 г. одержал победу у мыса Бичи-Хэд, ставшую одной из наиболее крупных в истории Франции. В честь этой победы была выбита медаль с надписью по латыни: «Владычество на море утверждено». В 1693 г. Турвиля возвели в звание маршала Франции, он стал кавалером ордена Святого Людовика. В 1694 г. флот под его командованием участвовал в боевых операциях против испанцев в Средиземном море. Выдающийся флотоводец Франции скончался 28 мая 1701 г. в Париже. Его именем называли корабли ВМС Франции.

У

УИЛКИНС Губерт (1888-1958) – американский полярный исследователь, лётчик. В 1913-1939 гг. участник ряда арктических и антарктических экспедиций, в т.ч. экспедиции *Х. Свердрупа* на подводной лодке «Наутилус» (1931), пытавшейся достичь Северного полюса. Совершил ряд полётов над Центральной Арктикой и Западной Антарктидой (1927-1930), участник поисков в Центральной Арктике *С.А. Леваневского* (1937-1938).

УИЛКС Чарлз (1798-1877) – американский морской офицер, исследователь Океании и Антарктики. В 1838-1842 гг. руководил комплексной экспедицией в южной части Тихого океана, изучал образ жизни и повадки китов, условия китобойного промысла, проводил исследования на островах Туамоту, Общества, Самоа, Тонга, Фиджи, Гилберта, Гавайских и Новая Зеландия. Им описано около 260-ти островов Полинезии. В 1840 г. занимался поисками Южного магнитного полюса, открыл и подробно описал часть побережья Восточной Антарктиды, названного позднее Землёй Уилкса. Внёс существенный вклад в процесс познания Антарктического материка. Его имя носит также австралийская научная станция, созданная на Земле Уилкса.

УИЛЛОБИ Хью (г.р. неизв. – 1554) – английский полярный мореплаватель. В 1553-1554 гг. руководил экспедицией для поисков Северо-Восточного прохода. Из трёх судов экспедиции два зимовали на Кольском полуострове, где Уиллоби и его спутники погибли, третье судно (капитан *Р. Ченслер*) достигло устья Северной Двины.

УНКОВСКИЙ Всеволод Андреевич (1884-1969) – российский сов. специалист в области теории стрельбы корабельной артиллерии, действительный член Академии артиллерийских наук (1947), вице-адмирал (1944). Русский. Окончил Морской кадетский корпус (1903) и Артиллерийский класс (1906). Участник российско-японской (1904-1905), 1-й мировой (1914-1918) и Гражданской (1918-1920) войн. В 1903-1905 гг. вахтенный начальник и штурман на кораблях 1-й Тихоокеанской эскадры. В 1907-1917 гг. артиллерист линкора, флагманский артиллерист штаба, преподаватель Учебно-артиллерийского отряда. В 1918-1925 гг. заведующий артиллерийским классом Учебно-артиллерийского отряда Морских сил Балтийского моря, заведующий артиллерийским отделом Училища комсостава флота, помощник начальника факультета, преподаватель Военно-

морской академии. В 1925-1930 гг. заведующий артиллерийским классом Специальных курсов комсостава флота, преподаватель Военно-морской академии. В 1930-1954 гг. начальник кафедры Военно-морской академии. В 1954 г. уволен в отставку. Внёс большой вклад в развитие теории артиллерийской стрельбы и в подготовку специалистов артиллерийского оружия для ВМФ. Автор ряда научных трудов. Гос. премия СССР (1951).

УНКОВСКИЙ Иван Семёнович (1822-1886) – российский мореплаватель, исследователь материкового берега Японского моря, адмирал (1879). Окончил Морской корпус (1839). В 1852-1854 гг. командовал фрегатом «Паллада», доставившим дипломатическую миссию во главе с *Е.В.Путятиным* в Японию. В 1854 г. провёл съёмки и описание восточного берега Кореи к северу от 35-й параллели и прилегающего участка российского побережья до 42°30′ с.ш., открыл острова Римского-Корсакова, Рикорда, Рейнеке, залив Посьета и др. В 1857-1860 гг., командуя винтовым фрегатом «Аскольд», плавал из Кронштадта на Дальний Восток. В последующие годы был ярославским военным губернатором. Его именем названы бухта на полуострове Корея и камни в заливе Петра Великого (Японское море).

УОЛЛИС Самюэль (1728-1795) – английский мореплаватель и путешественник. В 1766-1768 гг. вместе с Ф. Катеретом совершил плавание в южной части Тихого океана, проникнув туда через Магелланов пролив. Во время плавания открыл остров Таити, несколько островов в архипелаге Туамоту, а также в группах островов Гилберта и Маршалловых.

УРВАНЦЕВ Николай Николаевич (1893-1985) – советский полярный исследователь, геолог, доктор геолого-минералогических наук (1935), профессор (1961). Русский. Окончил Томский технологический институт. В 1919-1928 гг. занимался геологическими исследованиями в низовьях реки Енисей, открыл Норильский рудный район (1919-1922). В 1930-1932 гг. вместе с *Г.А. Ушаковым* обследовал архипелаг Северная Земля. Исследователи составили карту Северной Земли, дали названия её островам, провели астрономические, топологические и геологические наблюдения. В 1934 г. Урванцев возглавил экспедицию на вездеходах вокруг полуострова Таймыр. В 1936-1938 гг. – заместитель директора Всесоюзного арктического института, а в 1942-1957 гг. – работал на Норильском горно-металлургическом комбинате, в 1957-1966 гг. – в Институте геологии Арктики. Автор книги «На Северной Земле». Его именем названы бухта и мыс на острове Олений в шхерах Минина (Карское море), скалы на Земле Королевы Мод (Антарктида).

УШАКОВ Георгий Алексеевич (1901-1963) – советский исследователь Арктики, доктор географических наук (1950). Русский. В 1926-1929 гг. руководил экспедицией на остров Врангеля, где основал посёлок (ныне посёлок Ушаковский) и создал полярную радиостанцию. В 1930-1932 гг. был начальником отряда, исследовавшего Северную Землю. Вместе с геологом *Н.Н. Урванцевым* установил, что Северная Земля является архипелагом. В 1935 г. возглавлял первую советскую высокоширотную морскую экспедицию на ледокольном пароходе «Садко». В ходе экспедиции открыл остров, названный его именем, и достигнута рекордная широта для свободно плавающего судна – 82°41′ с.ш. В 1936-1940 гг. работал в Главном управлении гидрометеорологической службы, в 1940-1958 гг. – в АН СССР.

О работе на Севере написал книгу «По нехоженой земле» (1951). В 1965 г. на острове Домашнем (Северная Земля) установлен памятник, в котором замурована урна с прахом Ушакова. Его именем названы мысы на острове Нансена (Земля Франца-Иосифа, Баренцево море) и на острове Врангеля (Чукотское море), остров в Карском море, горы на Земле Эндерби (Антарктида).

УШАКОВ Фёдор Фёдорович (1745-1817) – российский флотоводец, адмирал (1799). Окончил Морской корпус (1766). Служил на БФ, с 1769 г. – в Азовско-Донской флотилии. Участвовал в российско-турецкой войне 1768-1774 гг. В 1775-1782 гг. командир фрегата, линейного корабля. В ходе российско-турецкой войны 1787-1791 гг. в сражении 1788 г. у острова Фидониси (ныне Змеиный), командуя авангардом российской эскадры, нанёс поражение турецкому флоту. С 1790 г. командующий ЧФ. Одержал крупные победы над турецким флотом в Керченском сражении 1790 г., в сражениях у острова Тендра (1790) и мыса Калиакрия (1791). Во время Средиземноморского похода 1798-1800 гг. штурмом овладел крепостью Корфу (1799). Проявил себя как искусный политик и дипломат при создании греческой Республики Семи Островов. Умело организовал взаимодействие армии и флота при овладении Ионическими островами и освобождении от французов Италии.

Ушаков – основоположник манёвренной тактики российского парусного флота, он сочетал стремительное сближение с противником, без перестроения эскадры, с прицельным огнём по флагманскому кораблю и дальнейшим уничтожением противника по частям. В 1802 г. Ушаков был назначен главным командиром Балтийской гребной флотилии и начальником флотских команд в

Петербурге. В 1807 г. уволен в отставку. В 1944 г. в СССР учреждены военный орден Ушакова двух степеней и медаль Ушакова. Его именем названы бухта в Анадырском заливе Берингова моря и мыс в Охотском море.

УЭДДЕЛЛ Джеймс (1787-1834) – английский капитан-китобой. В 1822-1823 гг. совершил плавание на судах «Джейн» и «Буофой» к берегам Антарктиды с целью поиска новых районов промысла тюленей и китов. Проник на юг до 74°15′ ю.ш. – самой южной из достигнутых в то время широт. У берегов Западной Антарктиды, к востоку от Антарктического полуострова, обнаружил шельфовые ледники и большое количество айсбергов. В этом районе, названном в дальнейшем морем Уэдделла, в изобилии водились киты и тюлени.

Ф

ФАБРИЦКИЙ Семён Семёнович (1874 - г.с. неизв.) – военно-морской деятель периода Украинской Державы (апрель-декабрь 1918), контр-адмирал. В 1894 г. окончил Морской кадетский корпус. Проходил службу на БФ. Был старшим офицером императорской яхты «Александрия», с 1912 г. командовал эсминцем «Амурец», капитан 1-го ранга. Награждён 6-ю российскими и 7-ю иностранными орденами. Приветствовал победу Февральской революции 1917 г. в России. В период Украинской Державы был командиром Корпуса береговой охраны.

ФАРМАН Анри (1874-1958) – французский авиаконструктор, лётчик и промышленник, один из пионеров авиации. В 1908 г. установил ряд рекордов. В 1909 г. организовал около Парижа лётную школу для подготовки лётчиков из разных стран. Его самолёт «Фарман-30» являлся одним из основных самолётов-разведчиков в 1-ю мировую войну. Создал около 30 типов военных и гражданских самолётов и авиадвигателей. В 1912 г. вместе с братом Морисом, тоже авиаконструктором, основал авиационную фирму «Фарман».

ФАРРАГУТ Дейвид Глазго (1801-1870) – американский адмирал (1866). Участвовал в войнах с Великобританией (1812-1814) и Мексикой (1846-1848). Во время Гражданской войны в США 1861-1865 гг. командовал эскадрой на реке Миссисипи, разгромившей флотилию южан и обеспечивавшей боевые действия сухопутных войск северян. Показал себя сторонником наступательных действий. В 1866-1870 гг. командовал флотом США.

ФЕМИСТОКЛ (ок. 525 - ок. 460 до н. э.) – афинский флотоводец и полководец периода греко-персидских войн, неоднократно занимал с 493 г. высшие должности – архонта (правителя) и стратега, вождь демократической группировки. Создал военный флот Афин, основал ВМБ Пирей. В 480 г. фактически руководил греческим флотом в сражениях при мысе Артемисий и у острова Саламин (Эгейское море), где персидский флот был разгромлен. В этих сражениях греческие моряки проявили высокое военное искусство. В 471 г. изгнан из Афин аристократами, обвинившими его в тайной связи со Спартой и персами. После долгих скитаний бежал к персам, получил в управление ряд городов Малой Азии. Из-за того, что не хотел выполнять повеление персидского царя действовать против

греков кончил жизнь самоубийством. Его жизнь описали историки Плутарх, Геродот, Фукидид.

ФИТЧ Джон (1743-1798) – американский изобретатель, один из первых создателей паровых судов. Работал часовщиком, литейщиком, землемером. Судостроением стал заниматься в 80-х годах. В 1783 г. получил патент на 3-корпусное судно с двумя размещёнными между корпусами лопастными колёсами и ручным приводом. Первое своё паровое судно построил в 1786 г. В 1790 г. организовал первую в мире регулярную пароходную линию длиной около 48 км на реке Делавэр. Линия оказалась экономически невыгодной, т.к. не выдерживала конкуренции с сухопутным транспортом. Позже получил в США и Франции несколько патентов на пароходы, но пробудить интерес к своей деятельности ни в США, ни в Англии, ни во Франции не смог. Отчаявшись, покончил с собой.

ФИЦРОЙ Роберт (1805-1865) – английский мореплаватель, гидрограф, метеоролог, вице-адмирал. Окончил Королевское военно-морское училище в Портсмуте (1820). В 1828 г. стал капитаном судна «Бигл», на котором он совершил две научные экспедиции. В 1828-1830 гг. по заданию Британского адмиралтейства производил съёмки южного побережья Южной Америки (Патагонии) и архипелага Огненная Земля, проводил гидрографические работы. В 1831-1836 гг. совершил кругосветное плавание, во время которого совместно с натуралистом *Ч. Дарвином* проводил географические, картографические, геологические и гидрографические исследования. Впоследствии отрицательно относился к эволюционному учению Ч. Дарвина. После экспедиции на «Бигле» был губернатором Новой Зеландии. Внёс крупный вклад в развитие метеорологии. Создал службу метеорологических прогнозов для побережья Англии, основал 24 метеостанции, в т.ч. пять за пределами страны. Автор отчёта о путешествии на «Бигле» и научного труда – «Книги о погоде». Во время депрессии покончил с собой, перерезав горло бритвой. Именем Фицроя названы город в Аргентине, гора на границе между Чили и Аргентиной, мысы на островах Норт-Девон и Жуанвиль, пролив между островом Риеско и Южно-Американским континентом, две реки в Австралии.

ФИШЕР Джон Арбетнот (1841-1920) – английский военно-морской деятель, адмирал флота (1905). С 13 лет стал кадетом британского королевского флота, с 1861 г. лейтенант, с 1874 г. кэптен. В 1890 г. произведён в контр-адмиралы. В 1892-1897 гг. третий морской лорд и контролёр Адмиралтейства. В 1897-1899 гг. командующий Североамериканской и Вест-Индской станциями. Затем командующий Средиземноморским флотом. В

1902-1903 гг. второй, в 1904-1910 гг. первый лорд Адмиралтейства. В декабре 1905 г. произведён в адмиралы флота. Заняв высший военно-морской пост, начал преобразование британского флота. В 1906 г. по его инициативе был построен «Дредноут» – корабль с десятью 12-дюймовыми орудиями и паровыми турбинами, позволяющими развивать высокую скорость (до 22 узлов, 40,74 км/ч). К началу 1-й мировой войны Англия имела сильнейший в мире флот, основу которого составляли линкоры и линейные крейсера с артиллерией калибром 305-343 мм. Уже в 1909 г. в Англии было 22 линкора и 10 линейных кораблей новейшей конструкции. Фишер ввёл новую систему обучения моряков, позволявшую повысить боеспособность команд кораблей, запретил телесные наказания. Настойчиво проводя идею концентрации морских сил против Германии, создал флот Ла-Манша, организовал Атлантический флот с базированием в Гибралтаре, к 1907 г. увеличил число тяжёлых кораблей в портах Англии с 19 до 64. По заданию Фишера в 1906-1908 гг. был разработан стратегический план, определявший политику Адмиралтейства до 1911 г. Его основой была дальняя морская блокада, которой намеревались задушить экономику противника и защитить британские океанские коммуникации. Фишер полагал, что Германию можно победить с помощью лишь одних морских операций. Эта концепция подверглась критике и в дальнейшем не стала основой плана боевых действий. Дорабатывать стратегический план ведения войны пришлось уже тем, кто сменил Фишера и его команду. В 1910 г. он вышел в отставку. Фишер принадлежал к государственным деятелям, способным выдвигать идеи и твёрдо их осуществлять, несмотря на сопротивление. Роль этого выдающего человека в создании морской мощи Великобритании огромна. Он скончался в Лондоне 10 июля 1920 г.

ФЛЕТНЕР Антон (1885-1961) – немецкий инженер и изобретатель, создатель судов с роторным движителем. Был преподавателем в гимназии во Франкфурте-на-Майне. После 1-й мировой войны жил в Амстердаме, где организовал Институт аэро- и гидродинамики. В 1947 г. был директором авиазавода в США. Предложил заменить паруса вертикальными вращающимися цилиндрами – роторами, позволяющими использовать энергию ветра для движения судна (эффект Магнуса). В 1924 г. он установил на шхуне «Букау» (водоизмещение 980 т) вместо 3-х мачт два ротора высотой 13 м и диаметром 1,5 м. Судно было испытано в штормовых условиях и показало хорошие результаты. В 1925 г. было построено роторное судно «Барбара» грузоподъемностью около 3000 т с

тремя роторами высотой 17 м и диаметром 4 м, использовавшееся для перевозки фруктов. В связи с возрастающим интересом ко всем видам ветроэнергии идея ротороходов вновь привлекает внимание судостроителей.

ФЛИНДЕРС Мэтью (1774-1814) – английский мореплаватель, исследователь Австралии и Тасмании. Службу на флоте начал в 1789 г. матросом, дослужился до офицерского чина. В 1797-1803 гг. возглавлял три морских экспедиции к берегам Австралии. Первым из европейцев обошёл весь материк и остров Тасмания, произвёл точную картографическую съёмку всего побережья, нанёс на карту Большой Барьерный риф, залив Карпентария, открыл ряд заливов. Во время плаваний первым обратил внимание на изменение показаний стрелки компаса от наличия железных предметов на борту. Чтобы устранить эти отклонения, применял специальное приспособление, названное «железом Флиндерса». В 1814 г. предложил название для новой части света – Австралия вместо Новая Голландия. В честь Флиндерса названы горный хребет на юге Австралии и река на севере материка, впадающая в залив Карпентария.

ФРАНКЛИН Джон (1786-1847) – английский морской офицер, исследователь Арктики. На флоте с 14 лет. Участвовал в морских сражениях при Трафальгаре (1805) и при Нью-Орлеане (1814). В арктической экспедиции 1818 г. командовал судном «Трент» и достиг 80°34′ с.ш. к северу от Шпицбергена. В 1819-1822 гг. возглавлял экспедицию, которая пересекла Канаду по рекам и суше от Гудзонова залива до Тихоокеанского побережья и обратно. В 1825-1827 гг. на четырёх парусных шлюпках спустился по реке Маккензи до её устья и оттуда вдоль побережья дошёл почти до мыса Барроу, обследовав значительную территорию северного побережья Америки. В 1836-1843 гг. был губернатором Тасмании. В 1845 г. возглавил экспедицию на судах «Эребус» и «Террор» для отыскания Северо-Западного прохода. Достиг острова Кинг-Уильям, где и погиб со своими спутниками. Останки экспедиции были обнаружены *Ф.Л. Мак-Клинтоком* во время его экспедиции 1857-1859 гг. Именем Франклина названы мыс и горы в Канаде, залив в Северном Ледовитом океане, пролив в Канадском Арктическом архипелаге между полуостровом Бутия и южной частью острова Сомерсет.

ФРЕЙЗЕР Брюс Остин (1888-1981) – английский военно-морской деятель, адмирал флота (1948). Участник 1-й и 2-й мировых войн и военной интервенции Антанты в Сов. Россию. На британском флоте с 1902 г. Проходил службу на командных и штабных должностях, в 1938 г. начальник штаба Средиземноморского флота, в 1939-1942 гг. 3-й морской лорд

Адмиралтейства (начальник тыла ВМС). В 1943-1944 гг. командовал Флотом метрополии, прикрывал союзные конвои на переходе морем в СССР от нападения немецких кораблей. В декабре 1943 г. в бою у мыса Нордкап руководил уничтожением немецкого линкора «Шарнхорст». В 1944 г. командовал Восточным, в 1944-1946 гг. Тихоокеанским флотами Великобритании. В 1946-1948 гг. командир Портсмутской военно-морской базы, в 1948-1951 гг. 1-й морской лорд – начальник штаба ВМС.

ФРОБИШЕР Мартин (1535-1594) – английский мореплаватель, исследователь Арктики. В 1576-1578 гг. совершил три плавания, пытаясь отыскать Северо-Западный проход из Атлантического океана в Тихий. В экспедиции 1576 г., обогнув южную оконечность Гренландии, вошёл в пролив, идя которым, достиг берегов, как он считал, Азиатского материка. В действительности это был залив, получивший впоследствии его имя, а земля была не материком, а полуостровом на юго-востоке Баффиновой Земли. Фробишер объявил открытую землю собственностью английской короны и отбыл в Англию, захватив с собой камни с вкраплениями жёлтого металла, принятого им за золото. В 1577 и 1578 гг. он ещё два раза совершил попытку обнаружить проход в Азию, обе попытки были неудачными. Руда же, привезенная им, не представляла никакой ценности. В дальнейшем занимался каперством на вест-индских маршрутах. В 1588 г. командовал кораблём в Гравелинском сражении с испанской «Непобедимой армадой». Умер от раны, полученной в бою при нападении на французский порт Брест.

ФРУД Уильям (1810-1879) – английский корабельный инженер, член Королевского общества корабельных инженеров (1870), основоположник научного метода определения сопротивления воды движению судна. Окончил колледж в Оксфорде, работал инженером на железнодорожном транспорте. Впоследствии занялся изучением качки и сопротивления воды движению судна. В 1869 г. опубликовал основные положения своего метода проведения испытаний моделей судов в опытовом бассейне, обеспечивающего инженерное решение задачи о моделировании сопротивления воды и пересчёта результатов эксперимента на натурное судно. В 1872 г. Фруд добился постройки первого в мире опытового бассейна. Впоследствии этот бассейн послужил прототипом для опытовых бассейнов, построенных во всех странах с развитым судостроением: в Италии (1887), Германии (1892), России (1894) и др. До настоящего времени опытовые бассейны являются основным средством экспериментальных исследований ходкости судов. Именем Фруда

названо число F2, характеризующее соотношение сил инерции и тяжести, действующих на элементарный объём жидкости или газа, а также фрикционный маятник. Число Фруда используется в гидродинамике, гидравлике, динамической метеорологии и др.

ФУЛТОН Роберт (1765-1815) – американский изобретатель, создатель первого в мире колёсного парохода. С 1786 г. жил в Англии, был ювелиром и художником. Затем заинтересовался инженерным делом: участвовал в строительстве каналов, шлюзов, водопроводов, конструировал различные машины. В 1797 г. переехал в Париж, где сконструировал и в 1800 г. успешно испытал плавучую мину и подводную лодку «Наутилус». В 1803 г. демонстрировал на реке Сене первое паровое судно, которое двигалось со скоростью 7,5 км/ч. Однако изобретения Фултона не заинтересовали правительства Франции и Англии и он в 1806 г. возвратился в США, где в 1807 г. построил колёсный пароход «Клермонт». В дальнейшем он построил ряд колёсных речных пароходов, в т.ч. первое в мире военное паровое судно «Демологос». В последние годы жизни работал над проектом судоходного канала между Великими озёрами и гаванью Нью-Йорка. Именем Фултона назван город в США.

Х-Ц

ХАККЕРТ Филипп (1737-1807) – немецкий художник-маринист. С 1768 г. жил в Италии. По заказу российского графа И.И. Шувалова написал пять картин о Чесменском морском сражении 1770 г. во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг.: «Военные корабли в море», «Морской бой», «Эпизод морского боя» (2-е картины), «Российская эскадра у берегов Катании».

ХАЛИЗОВ Александр Антонович (1809-1877) – российский мореплаватель, неоднократно совершавший кругосветные плавания, генерал-майор Корпуса флотских штурманов (1872). На военном флоте с 13 лет. Окончил Штурманское училище в Кронштадте. В 1828-1830 гг. штурманским кондуктором совершил кругосветное плавание на корабле Российско-американской компании «Елена» с заходом в Русскую Америку. В 1831-1833 гг. на военном транспорте «Америка» совершил второе кругосветное плавание с заходом на Камчатку и в Русскую Америку. В 1835-1836 гг. на корабле «Елена» совершил переход в Русскую Америку и в 1840-1841 гг. вернулся в Кронштадт на корабле «Николай». В 1841-1848 гг. служил на Балтике. В 1848-1849 гг. на транспорте «Байкал» перешел из Кронштадта на Камчатку и участвовал в исследовании Северного Сахалина, в Кронштадт вернулся через Сибирь. В 1853-1854 гг. на фрегате «Паллада» совершил переход из Кронштадта на Дальний Восток, вернулся в Кронштадт через Сибирь. В 1856 г. занимался гидрографическими исследованиями Каспийского моря и реки Куры. С 1870 г. начальник гидрографической части Кронштадтского порта. Его именем названы мысы на Северном Сахалине и в заливе Петра Великого (Японское море), остров у побережья Кореи (Японское море).

ХАУ Ричард (1726-1799) – английский флотоводец, вице-адмирал (1775). Службу во флоте начал в 1740 г. Участвовал в нескольких войнах. В 1763-1765 гг. был членом бюро Адмиралтейства, в 1765-1770 гг. – казначеем флота. В 1770 г. стал контр-адмиралом, в 1775 г. – вице-адмиралом. В 1776-1778 гг. командовал Североамериканской станцией и противостоял французскому флоту, помогавшему восставшим Североамериканским колониям. В 1782 г. назначен командующим флотом в Английском канале (Ла-Манше), осуществил операцию по окончательному овладению Гибралтаром. В 1783-1788 гг. был первым лордом Адмиралтейства. В 1793 г. вновь стал командующим флотом в Английском канале и 1 июня 1794 г.

одержал победу над французским флотом у мыса Финистерре на Атлантическом побережье Испании. В этом сражении французы потеряли 7 кораблей (6 из них были взяты в плен), 7 кораблей получили серьёзные повреждения. Победа принесла флотоводцу славу. В сражении Хау впервые применил тактику прорезания строя неприятельских кораблей, которую впоследствии успешно применял *Г. Нельсон* и другие флотоводцы парусного флота. В память о флотоводце его именем называли корабли британского флота.

ХЕЙЕРДАЛ Тур (1914-2002) – норвежский этнограф, путешественник, писатель. Окончил университет в Осло (1938). В годы 2-й мировой войны был активным участником норвежского движения Сопротивления. В 1947 г. для подтверждения своей гипотезы заселения островов Полинезии из Америки он с пятью спутниками на плоту «Кон-Тики» пришёл около 4350 миль (8 тыс. км) из порта Кальяо (Перу) до островов Туамоту. В 1953-1956 гг. проводил археологические исследования на островах Галапагосских, Пасхи, Рапи-Ити и Маркизских. Обосновывая гипотезу о миграции народов из Африки в Америку, организовал в 1969 и 1970 годах экспедицию на лодках из папируса «Ра» и «Ра-2» от западного берега Марокко до островов Центральной Америки. В 1977-1978 гг. на тростниковой лодке «Тигрис» проплыл по маршруту Эль-Курна (Ирак) – устье реки Инд – Джибути. Автор многих научных и научно-популярных книг, среди них «Путешествие на Кон-Тики» (1949), «На плоту от Перу до Полинезии» (1948), «Аку-Аку. Тайна острова Пасхи» (1957), «Ра» (1970), «Древний человек и океан» (1982) и др.

ХЕРБЕРТ Уолтер Уильям (1934-2007) – английский полярный путешественник. В 1966-1975 гг. руководил тремя экспедициями в Гренландию. В 1968-1969 гг. возглавлял английскую экспедицию, которая впервые по льду на собачьих упряжках прошла от Аляски через Северный полюс до Шпицбергена. Автор книги «Пешком через Ледовитый океан».

ХИППЕР Франц фон (1863-1932) – германский флотоводец, вице-адмирал. К началу 1-й мировой войны был контр-адмиралом, командовал отрядом линейных крейсеров Флота открытого моря. В период 1-й мировой войны многие считали его одним из лучших адмиралов германского флота. Участвовал в двух крупных сражениях 1-й мировой войны. 23 января 1915 г. его эскадра, состоящая из 3 линейных крейсеров, 1 броненосного крейсера, 4 лёгких крейсеров и 19 эсминцев, вышла в море. Английское командование, узнав об этом из радиопереговоров, направило для её уничтожения свою эскадру, в которую входило 5 линейных кораблей, 10 лёгких крейсеров и 35 эсминцев. 24

января эскадры встретились в Северном море в районе Доггер-банки. Произошёл бой, в котором немцы потеряли броненосный крейсер «Блюхер», у англичан был серьёзно повреждён линейный крейсер «Лайон». Это был первый бой с участием нового класса кораблей – линейных крейсеров. 31 мая – 1 июня 1916 г. в Северном море у полуострова Ютландия в проливе Скагеррак произошло морское сражение, в котором Хиппер командовал авангардом германского флота, состоящим из 5 линейных крейсеров. Преследуя передовые силы английского флота, германский флот столкнулся с главными силами англичан. Началось сражение, в котором обе стороны понесли потери. Германский флот потерял 1 линкор, 1 линейный крейсер, 4 лёгких крейсера, 5 эсминцев и 2,5 тыс. человек. Потери английского флота составили 3 линейных крейсера, 3 броненосных крейсера, 8 эсминцев и около 6 тыс. человек. Обе стороны не достигли своих целей – германский флот не смог уравнять силы, а английский флот не смог уничтожить германский Флот открытого моря. Ютландское сражение в Германии было названо победой при Скагерраке. За участие в нём Хиппер получил дворянство. В августе 1918 г. был назначен командующим флотом, но проявить себя уже не смог, война шла к концу. Восстание моряков в Киле 4 ноября 1918 г. окончательно вывело германский флот из войны. Хиппер скончался 25 мая 1932 г. В его честь был назван тяжёлый крейсер германского флота.

ХОЛЛ Чарлз Френсис (1821-1871) – американский мореплаватель, исследователь Арктики. В 1859-1862 и 1864-1869 годах путешествовал по Канадской Арктике к северу от Гудзонова залива с целью поисков следов экспедиции *Д. Франклина*. В 1871 г. на судне «Полярис» прошёл в Северный Ледовитый океан через пролив Смита, проливы между северо-западным побережьем Гренландии и островом Элсмир и дошёл до 82°26′ с.ш. – самой высокой из достигнутых в то время широт. Из-за тяжёлой ледовой обстановки экспедиция зазимовала. После санного путешествия, заболев, Холл умер в проливе Робсон. Часть команды в октябре 1872 г. покинула судно и после 195-дневного дрейфа на льдине была спасена китобоями возле полуострова Лабрадор. Оставшийся на судне экипаж, посадив «Полярис» на мель, совершил санное путешествие на юг и был спасён китобойным судном.

ХОМЕНКО Александр Александрович (1867-1939) – военно-морской деятель Украинской Державы, вице-адмирал. Окончил Морское училище (1887). Служил на Дальнем Востоке старшим офицером крейсеров «Новик» и «Азия». Участвовал в российско-японской войне 1904-1905 гг. После войны командовал крейсером

«Абрек», учебным кораблем «Рында». С 1911 г. комендант Кронштадтского порта, контр-адмирал (1912). В годы 1-й мировой войны 1914-1918 гг. командовал Транспортной флотилией ЧФ (1915). На службе в Украинском ВМФ с 1918 г. В период Украинской Державы (апрель-декабрь 1918) возглавлял Демобилизационную комиссию ЧФ. В 1919-1920 гг. служил в Красной Армии.

ХОРИС Логин Андреевич (1795-1828) – российский художник-маринист, кругосветный мореплаватель. Окончил Харьковскую гимназию. В 1815-1818 гг. в качестве живописца участвовал в кругосветной экспедиции *О.Е. Коцебу* на бриге «Рюрик». Сделал многочисленные зарисовки тропических и приполярных видов и жителей. В 1819-1827 гг. жил в Париже, где издал два альбома своих рисунков: «Живописное путешествие вокруг света» (1821-1823) и «Виды тропических стран, собранные во время кругосветного путешествия» (1826). В 1828 г. плавал к Антильским островам, оттуда перешел к Вера-Крус (Мексика). На пути в Центральную Мексику был убит бандитами. Член Парижского географического общества. Его именем назван полуостров на Аляске (Чукотское море).

ХОРТИ Миклош (1868-1957) – венгерский государственный деятель, контр-адмирал (1918). Окончил Австро-Венгерскую академию ВМФ (1886). В 1900 г. командир корабля «Габсбург», с 1909 г. советник императора Австро-Венгрии Франца-Иосифа по вопросам флота. Во время 1-й мировой войны командовал крейсером «Навара». В феврале 1918 г. назначен командующим австро-венгерским флотом. Осенью 1918 г. Австро-Венгрия перестала существовать, 30-31 октября 1918 г. в Венгрии произошла буржуазно-демократическая революция и она стала независимым государством. В марте 1920 г. Национальное собрание Венгрии избрало Хорти правителем и он установил в стране диктаторский режим. Во 2-й мировой войне Венгрия воевала против СССР на стороне фашистской Германии. В 1944 г. Хорти уступил власть фашистскому диктатору Ф. Салаши и выехал в Баварию (Германия). В 1949 г. выехал из Баварии в Португалию, где и жил до конца жизни.

ХОУК Эдуард (1710-1781) – английский флотоводец, контр-адмирал (1744). На флот поступил в 1720 г. Был активным участником войны за австрийское наследство 1740-1748 гг. Отличился в сражении с испано-французским флотом при Тулоне (1744), за что его произвели в контр-адмиралы. В 1747 г., командуя эскадрой, одержал победу над французской эскадрой, конвоировавшей торговые суда, направлявшиеся в Вест-Индию. В 1759 г. Хоук командовал флотом, блокировавшим французскую

морскую станцию в Бресте. Он сыграл решающую роль в захвате Канады, так как мимо его кораблей не могли прорваться суда с подкреплениями в Северную Америку. В ответ французы решили произвести вторжение на Британские острова. Для этой цели они планировали перебросить в Англию 62-тысячную армию. Конвоировать войска вторжения должен был французский флот под командованием маршала де Конфлана, который базировался в Бресте и состоял из 21 корабля. Этому воспрепятствовала эскадра Хоука (27 кораблей), которая 20 ноября 1759 г. в Киберонской бухте разгромила французский флот и сорвала план вторжения французов на Британские острова. *Мэхэн* считал Киберонское сражение Трафальгаром Семилетней войны 1756-1763 гг. С 1766 по 1771 Хоук был первым лордом Адмиралтейства.

ХРОМЧЕНКО Василий Степанович (1792-1849) – российский мореплаватель, совершивший ряд кругосветных плаваний, полярный исследователь, капитан 2-го ранга (1843). По происхождению украинец. Окончил Штурманское училище в Кронштадте (1815). В 1815-1818 гг. на бриге «Рюрик» совершил кругосветное плавание с заходом на Камчатку и Аляску. В 1820-1825 гг. служил в Российско-американской компании, исследовал берега Северной Америки в Беринговом море и северную часть Тихого океана. В 1826 г. на корабле «Елена» перешёл в Кронштадт. В 1828-1829 гг., командуя кораблём «Елена», совершил второе кругосветное плавание. Привёз из Бразилии более 1000 редких растений для Ботанического сада в Петербурге. В 1831-1833г., командуя транспортом «Америка», совершил третье кругосветное плавание. В ходе плаваний занимался научными исследованиями и гидрографическими работами, описал и уточнил положение некоторых островов в Тихом океане. В 1843 г. вышел в отставку. Его именем названы залив и мыс на Новой Земле (Карское море), остров в заливе Лаврентия и бухта в Бристольском заливе (Берингово море).

ХУАН АВСТРИЙСКИЙ (1547-1578) – испанский флотоводец, капитан-генерал (1568). Был незаконным сыном императора Священной римской империи Карла V и сводным братом короля Испании Филиппа II. В 1561-1564 гг. учился в университете города Алькала. На морскую службу поступил в 1564 г. В 1565 г. участвовал в освобождении Мальты от турок. В 1568 г., командуя эскадрой, сражался против берберских корсаров. В 1569 г. стал главнокомандующим испанских сил, покорявших морисков (христиан мавританского происхождения) в Гренаде. В 1570 г. началась Кипрская война 1570-1573 гг. против Турции, захватывающей острова в Средиземном море, возникла угроза

захвата ими Кипра. Для борьбы с Турцией была создана «Священная лига», в которую вошли Испания, Венеция, Генуя, Мальта, Сицилия, папа римский. Флот «Священной лиги» возглавил дон Хуан Австрийский. 7 октября 1571 г. произошло сражение объединённого флота «Священной лиги» с флотом Турции у входа в залив Патраикос возле города Лепанто (средневековое название Нафтактос, Греция). Флот «Священной лиги» имел 213 галер и галеасов и 25 тыс. человек, флот Турции – 276 галер и галиотов и тоже 25 тыс. человек. Вначале по турецкому флоту был нанесён мощный удар артиллерией, расстроивший его боевой порядок, а затем начался абордажный бой. Турецкий флот потерпел поражение, он потерял 205 кораблей, союзники – только 15. Гегемонии турецкого флота в Средиземном море пришел конец. Это было последнее крупное сражение гребных флотов. Оно показало возросшее значение артиллерии в боевых действиях на море и ускорило развитие парусного флота. До 1576 г. дон Хуан был генерал-викарием Милана, Неаполя и Сицилии. В 1576 г. его назначили генерал-губернатором Нидерландов, где он проявил себя как незаурядный военачальник и дипломат. Умер во время эпидемии чумы в 1578 г. в Бурже около Намюра.

ХУБИЛАЙ (1215-1294) – монгольский великий хан (с 1260 г.), создатель монгольского флота. Был внуком Чингисхана. В 1279 г. завершил завоевание Китая и в 1280 г. провозгласил себя китайским императором. С целью завоевания Японии совершил два морских похода. Первый поход предпринял в октябре 1274 г., переправив на 900 судах через Корейский пролив 40-тысячное войско на остров Кюсю. Однако захватить остров Хубилаю помешала природа. Тайфун погубил около 200 судов с воинами. Пришлось прекратить боевые действия и вернуть флот в Корею. Второй поход осуществил весной 1281 г., в нём участвовало 4400 судов с 142-тысячным войском. И в этот раз захватить остров Кюсю не удалось. Опять помешал тайфун, который в августе пронёсся над островом, истребив почти весь монгольский флот (ок. 4000 судов и 100 тыс. человек). Хубилаю пришлось отказаться от завоевания Японии.

ХУД Сэмюэл (1724-1816) – английский флотоводец, адмирал (1794). Участвовал в Семилетней войне 1756-1763 гг. в качестве командира корабля «Весталь», захватил ряд кораблей французского флота в Атлантике и Средиземном море. В 1778-1779 гг. проходил службу в должности начальника Морского училища в Портсмуте. В 1780-1783 гг. заместитель командующего английским флотом в Вест-Индии. В период колониальной войны Англии в Северной Америке 1775-1783 гг., командуя отрядом

кораблей в эскадре адмирала *Д. Роднея*, в бою у острова Сент-Кристофер одержал победу над французской эскадрой. Участвовал в Доминикском морском сражении 1782 г. Командовал английским флотом на Средиземном море во время войны против революционной Франции (1793-1794). С 1796 г. был начальником Гринвичского госпиталя. Имя Худа присваивалось ряду кораблей английского флота.

ХЭЛСИ Уильям Фредерик (1882-1959) – американский флотоводец, адмирал флота (1945). Окончил Морскую академию (1904). Служил на эсминцах. Во время 1-й мировой войны командовал эскортными кораблями. В 1934 г. стал морским лётчиком, позднее командовал авианосцем «Саратога» и станцией морской авиации в Пенсаколе. В 1938 г. в чине контр-адмирала командовал дивизией авианосцев. В 1940 г. стал вице-адмиралом. Во время 2-й мировой войны командовал авианосными соединениями. В октябре 1942 г. стал командующим Южным Тихоокеанским театром боевых действий, наносил авиационные удары по японским базам на островах. В июне 1944 г. стал командующим 3-м флотом, состоящим из авианосцев, линкоров, крейсеров и эсминцев. Обеспечивал высадку американских войск на Филиппины. В 1945 г. наносил воздушные удары по островам Окинава, Кюсю, Хонсю и Хоккайдо, обстреливал их берега с кораблей. За время войны его флот уничтожил большое количество кораблей и судов противника. 2 сентября 1945 г. Хэлси участвовал в церемонии подписания капитуляции Японии на борту своего линкора «Миссури». В 1947 г. ушёл в отставку, занимался бизнесом. В 1951-1957 гг. был президентом одной из американских компаний.

ЦИВОЛЬКО Август Карлович (1810-1839) – российский мореплаватель, исследователь Арктики, прапорщик Корпуса флотских штурманов. В 1834 г. участвовал в экспедиции *П.К. Пахтусова*, которая провела съёмку западного входа в пролив Маточкин Шар (Новая Земля). Затем самостоятельно исследовал восточное побережье Новой Земли и открыл заливы Незнаёмый и Медвежий и мыс Пяти Пальцев. После зимовки, летом 1835 г., вместе с Пахтусовым на карбасе отправился вдоль западного берега Новой Земли на север. У острова Берха карбас был раздавлен льдами. Исследователей спасло от гибели промысловое судно. В 1837 г. на шхуне «Кротов» продолжил обследование побережья Новой Земли под руководством академика К.М. Бэра. В 1838 г. возглавил экспедицию на Новую Землю, в ходе которой были описаны заливы Кармакульский, Костин Шар, Машкина, Мелкий Крестовый, Моллера, Северный Сульменёва и Южный Сульменёва. В 1839 г. во время экспедиции умер от цинги.

Именем Циволько названы два мыса и два залива на Новой Земле, остров возле Новой Земли, остров в заливе Петра Великого (Японское море), острова в архипелаге Норденшельда (Карское море).

Ч

ЧАПМЕН Фредерик Хенрик (1721-1808) – шведский кораблестроитель, изобретатель специального метода постройки судов, создатель канонерских лодок, член Королевской АН в Стокгольме, вице-адмирал. Судостроение изучал в Англии. В Швеции при короле Густаве III был главным судостроителем, возглавлял работу королевской верфи, построившей по его методу 10 линейных кораблей, 11 фрегатов и множество небольших судов. За заслуги и научные труды по судостроению был удостоен дворянского звания (1772) и избран членом Королевской академии наук.

ЧЕЛНОКОВ Николай Васильевич (1906-1974) – советский военно-морской лётчик, дважды Герой Сов. Союза (1942, 1944), генерал-майор авиации (1949). Русский. В Советской армии с 1928 г. Окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу лётчиков (1929), Севастопольскую школу морских лётчиков (1931), Высшие академические курсы при Военно-Морской академии (1945), Военную академию Генштаба (1949). В 1931-1939 гг. лётчик-инструктор, командир звена, отряда. В 1939-1940 гг. участвовал в советско-финляндской войне, совершил 40 боевых вылетов. В Великую Отечественную войну командир эскадрильи минно-торпедного и штурмового авиаполков, заместитель командира и командир гвардейского минно-торпедного авиаполка ВВС БФ, помощник командира и командир гвардейского штурмового авиаполка ВВС ЧФ, командир гвардейского штурмового авиаполка и штурмовой авиадивизии ВВС БФ. Совершил свыше 270 боевых вылетов. После войны на командных и штабных должностях в авиации ВМФ и на преподавательской работе. С 1954 г. в запасе и отставке.

ЧЕЛОМЕЙ Владимир Николаевич (1914-1984) – советский учёный в области механики и процессов управления, конструктор авиационной, ракетной и космической техники, дважды Герой Соц. Труда (1959, 1963), академик АН СССР (1962). Украинец. Окончил Киевский авиационный институт (1937). С 1941 г. в Центральном институте авиационного моторостроения, с 1944 г. главный, с 1959 г. генеральный конструктор авиационной техники, с 1952 г. профессор Московского высшего технического училища. Под его руководством созданы первый в СССР пульсирующий воздушно-реактивный двигатель, ряд образцов ракетной, космической и авиационной техники, в т.ч. искусственные спутники Земли «Протон» и «Полёт». Труды по

теории колебаний, устойчивости упругих систем, динамике машин и др. Ленинская премия (1959), Гос. премия СССР (1967, 1974, 1982).

ЧЕЛЬЦОВ Иван Михайлович (1848-1905) – российский химик, специалист в области взрывчатых веществ. Окончил Петербургский университет (1875) и до 1891 г. преподавал в Минном офицерском классе в Кронштадте. В 1891-1904 гг. был начальником Научно-технической лаборатории Морского ведомства. Основные научные работы связаны с исследованием взрывчатых веществ и процесса взрыва. С 1872 г. проводил исследования пироксилина, описал методы его изготовления и свойства. Совместно с преподавателем Минного офицерского класса Л.Г. Федотовым спроектировал и в 1881 г. построил первый в России пироксилиновый завод. В 1890-1892 гг. принимал участие в разработке бездымного пироколлодийного пороха и организации его производства для российского флота. Автор книги «Взрывчатые вещества» (ч. 1-2, 1880-1881).

ЧЕЛЮСКИН Семён Иванович (ок. 1700-1764) – российский полярный исследователь, капитан 3-го ранга. С 1714 г. обучался в Школе математических и навигацких наук в Москве. С 1728 г. служил на кораблях БФ. В 1733-1743 гг. участвовал в работе 2-й Камчатской экспедиции. Летом 1736 г. достиг 77°29′ с.ш. и открыл острова Петра, Фаддея и Самуила (острова Комсомольской Правды). Весной 1741 г. прошёл по суше от реки Хатанга до реки Пясина и провёл опись западного берега полуострова Таймыр до мыса Стерлегова. Зимой 1741-1742 гг. проехал из Туруханска до устья Хатанги, описал весь восточный берег полуострова Таймыр до самой северной точки материка Евразии (мыс Челюскина) и часть западного побережья полуострова до 76°42′ с.ш. С именем Челюскина связаны открытия многих островов и бухт, а также первые сведения о животном и растительном мире Севера. После возвращения из экспедиции служил на БФ. Уволен в отставку в 1760 г. Именем Челюскина названы полуостров, остров и мыс в Карском море, остров в устье реки Пясины.

ЧЕНСЛЕР Ричард (г.р. неизв. - 1556) – английский мореплаватель. Участник экспедиции *Х. Уиллоби* для поиска Северо-Восточного прохода из Западной Европы в Восточную Азию. В 1553 г. достиг устья Северной Двины. Был принят в Москве царём Иваном IV Грозным. В 1554 г. получил грамоту на право свободной торговли с Московским государством. Отчёт Ченслера обработал его спутник К. Адамс.

ЧЖЭН ХЭ (1371-1433) – китайский флотоводец и мореплаватель. Совершил 7 морских походов в страны Индостана,

Малайского архипелага и Восточной Африки. Путешествия Чжэн Хэ описаны в книгах его спутников Ма Хуаня (1416), Фей Синя (1436) и Гун Чжэня (1436). Находясь на военной службе, участвовал в войне за власть. Император из династии Мин поставил его во главе китайской флотилии. В 1405 г. совершил первое плавание с целью отыскать удобные гавани, основать китайские колонии, завязать торговые и дипломатические связи с др. странами, пополнить государственную казну. Экспедиция состояла из 62 кораблей и 27800 человек команды и чиновников. Флотилия посетила острова Яву, Суматру, Никобарские и Цейлон (Шри-Ланка) и дошла до города Каликута на западном побережье Индостана. Властитель Каликута установил с Китаем дипломатические и торговые отношения. В 1407-1409 гг. Чжэн Хэ повторил поход в эти страны, дойдя до Саньло (Сиама). В 3-й экспедиции ему пришлось вступить в войну с правителем Цейлона. За шесть дней он сумел захватить столицу Цейлона и пленить правителя. В 1413 г. во время 4-й экспедиции удалось продвинуться ещё дальше на запад и достигнуть порта Хулумусы (Хормуз) в Персидском заливе. В 1417 г. он посетил Аден, обогнул Большой Африканский Рог (полуостров Сомали), побывал в Могадишо, Браве и спустился южнее острова Занзибар. Китайцы были первыми из чужеземцев, посетивших Восточную Африку. Чжэн Хэ всюду взимал богатую дань. После смерти императора был отстранён от командования флотом и назначен начальником ремонтных работ во дворцах Нанкина. Лишь один раз ему удалось ещё выйти в море и побывать в Персидском заливе.

ЧИЛИНГАРОВ Артур Николаевич (г.р. 1939) – российский исследователь Арктики и Антарктики, океанолог, государственный и политический деятель, доктор географ. наук, член-корр. Российской АН (2008), Герой Советского Союза (1986), Герой Российской Федерации (2008). Армянин. Окончил Ленинградское высшее инженерно-морское училище (ныне Морская академия) имени адмирала С.О. Макарова по специальности океанология (1963). С 1963г. работал научным сотрудником в Арктическом и Антарктическом НИИ, инженером-гидрологом Арктической науч.-исслед. обсерватории в посёлке Тикси (море Лаптевых, Северный Ледовитый океан). В 1969-1971гг. возглавлял высокоширотную научную экспедицию «Север-21», был начальником дрейфующих станций «Северный полюс-19» и «Северный полюс-22». С 1971г. начальник Антарктической станции Беллинсгаузен, в 1974-1979гг. начальник Амдерминского управления по гидрометеорологии и контролю природной среды. В 1979-1992гг. был одним из

руководящих работников Гос. комитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды, в 1986-1992гг. заместитель председателя Комитета, начальник Главного управления по делам Арктики, Антарктики и Мирового океана. Руководил научной экспедицией на атомоходе «Сибирь» к Северному полюсу, трансконтинентальным перелётом на самолёте Ил-76 в Антарктиду, сверхдальним перелётом на вертолёте Ми-26 в центральные районы Северного Ледовитого океана (1999). В 2002г. возглавил полёт одномоторного самолёта Ан-3Т на Южный полюс. В 2007г. участвовал в двух полярных экспедициях: совершил полёт на вертолёте к Южному полюсу и на батискафе опустился на дно Северного Ледовитого океана в районе Северного полюса. С 1993г. Чилингаров депутат первого-четвёртого созывов Государственной Думы Российской Федерации, заместитель председателя Думы. Награждён многими орденами и медалями.

ЧИРИКОВ Алексей Ильич (1703-1748) – российский мореплаватель, исследователь Тихого океана, капитан-командор (1746). Окончил Морскую академию (1721) и преподавал в ней навигацию. В 1725 г. назначен помощником *В. Беринга* в 1-ю Камчатскую экспедицию 1725-1730 гг. На боте «Святой Гавриил» участвовал в плавании от устья реки Камчатка в Северный Ледовитый океан проливом, названным впоследствии именем Беринга. В ходе плавания были открыты острова Святого Лаврентия, Ратманова, Диомида, описаны Чукотский полуостров, южное побережье Камчатки и Первый Курильский пролив. В 1733-1743 гг. участвовал во 2-й Камчатской экспедиции опять как помощник В. Беринга, после смерти которого в 1741 г. возглавил экспедицию. В 1741 г. на пакетботе «Святой Павел» достиг западного побережья Северной Америки, открыл ряд островов Алеутской гряды и нанёс их на карту. В 1742 г. совершил новое плавание к берегам Аляски, в ходе которого уточнил сведения об острове Атту – самом западном из Алеутских островов. В 1746 г. вернулся в Петербург, занимался обобщением итогов исследований и составлением итоговой карты российских открытий в Тихом океане. Именем Чирикова названы мысы в Беринговом и Охотском морях и Тихом океане, остров и подводная гора в Тихом океане, скальное образование в Антарктиде.

ЧИХАЧЁВ Николай Матвеевич (1830-1917) – российский мореплаватель, исследователь реки Амур и Татарского пролива, государственный деятель, адмирал (1892). Окончил Морской корпус (1848). В 1850-1851 гг. мичманом на корвете «Оливуца» прошёл из Кронштадта вокруг мыса Горн в устье реки Амура. В

1851-1852 гг. участвовал в Амурской экспедиции *Г.И. Невельского*, исследовал устье реки Амур и описал залив Де-Кастри (в 1952 г. назван его именем). В 1853 г. на корвете «Оливуца» участвовал в переходе из Петропавловска к Гавайским островам. В 1853 г. плавал старшим офицером на «Оливуце» в эскадре *Е.В. Путятина*. С 1855 г. командир корвета «Оливуца». В 1854-1855 гг. участвовал в боевых действиях против англо-французской эскадры на Дальнем Востоке. С 1856 г. начальник штаба Сибирской флотилии. В 1856 г. через Сибирь вернулся в Петербург. В 1860 г. командир фрегата «Светлана». В 1862-1876 гг. директор Российского общества пароходства и торговли (РОПИТ). В 1884-1888 гг. начальник Главного морского штаба и командующий практической эскадрой Балтийского моря. В 1888-1896 гг. управляющий Морским министерством. С 1896 г. член Государственного совета. В 1900-1909 гг. председатель Департамента промышленности, наук и торговли Государственного совета. При нём получило дальнейшее развитие броненосное судостроение в России. Именем Чихачёва названы остров, залив и несколько мысов в Японском и Охотском морях.

ЧИЧАГОВ Василий Яковлевич (1726-1809) – российский мореплаватель и флотоводец, адмирал (1782). Отец *П.В. Чичагова*. Учился в Морской академии, затем в Морском колледже в Англии. В 1745 г. произведён в мичманы. В 1764-1766 гг. начальник экспедиции по отысканию морского пути из Архангельска через Северный Ледовитый океан к берегам Северной Америки и Камчатке. Предпринял две попытки осуществить этот проект, но из-за тяжёлой ледовой обстановки они потерпели неудачу. Экспедиция провела ряд научных исследований, подтвердила дрейф льдов с востока на запад. Во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. Чичагов командовал отрядом кораблей Донской флотилии (1772-1774), принимал участие в отражении попытки турецкого флота проникнуть в Азовское море. С 1775 г. член Адмиралтейств-коллегии. В 1782 г. командовал эскадрой в Средиземном море. В российско-шведскую войну 1788-1790 гг. командовал БФ, руководил его действиями в сражениях при Эланде, Ревеле и Выборге. С 1797 г. в отставке. Его именем назван ряд географических объектов в Северном Ледовитом и Тихом океанах и в Антарктиде.

ЧИЧАГОВ Павел Васильевич (1767-1849) – российский военачальник, адмирал (1807). Службу начал в 1779 г. в гвардии. В 1782 г. перешёл на флот адъютантом своего отца – *В.Я. Чичагова*. Во время российско-шведской войны 1788-1790 гг. командир линейного корабля. В 1792-1793 гг. на стажировке в

Англии, затем вновь командовал линейным кораблём. В 1799 г. возглавлял экспедицию по высадке российских войск в Голландии. С 1801 г. в свите императора Александра I. В 1802-1811 гг. министр Морских сил. Член Государственного совета (1805-1809, 1811-1834). С 1812 г. главнокомандующий Дунайской армией, действовавшей против южного фланга наполеоновских войск, главный начальник ЧФ и генерал-губернатор Молдавии и Валахии. В конце 1812 – начале 1813 года 3-я Западная армия под командованием Чичагова совместно с корпусом генерала П.Х. Витгенштейна при преследовании французских войск должна была не допустить переправы отступающей французской армии через реку Березина, но из-за несогласованности действий отдельных войсковых группировок и ошибок, допущенных Чичаговым и Витгенштейном, сделать это не смогла. В феврале 1813 г. уволен в отставку и в 1814 г. уехал за границу, жил во Франции и Италии. Умер в Париже. Его именем названы атоллы в Тихом океане.

Ш

ШАБАЛИН Александр Осипович (1914-1982) – советский военный моряк, дважды Герой Сов. Союза (февраль и ноябрь 1944 г.), контр-адмирал (1969). Русский. В ВМФ с 1936 г. Окончил Каспийское высшее военно-морское училище (1951), курсы при Военно-морской академии (1955). В 1937-1938 гг. боцман торпедного катера на БФ. С мая 1939 г. командир торпедного катера на СФ. Участник советско-финляндской войны 1939-1940 гг. С началом Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. участвовал в постановке активных минных заграждений в Финском заливе, а с августа 1941 г. командир торпедного катера, звена и отряда торпедных катеров на СФ. За потопление 12 кораблей и судов противника присвоено звание Героя Сов. Союза. Второй медалью «Золотая Звезда» награждён за прорыв с группой торпедных катеров в порт Линахамари и высадку десанта в ходе Петсамо-Киркенесской операции 1944 г. В 1945-1947 гг. командир отряда торпедных катеров, в 1954-1957 гг. командир бригады надводных кораблей БФ. В 1957-1968 гг. заместитель начальника факультета, заместитель начальника учебного отдела, начальник кафедры Высшего военно-морского училища (Ленинград). В 1968-1970 гг. заместитель начальника штаба СФ, с 1970 г. заместитель начальника Высшего военно-морского училища (Ленинград). С 1975 г. в запасе и отставке.

ШАМПЛЕЙН Самюэль (1567-1635) – французский картограф и исследователь Северной Америки, первый губернатор Канады и основатель города Квебек (1608). Был моряком. Во время религиозных войн во Франции воевал на стороне гугенотов. С 1598 г. на службе у испанского короля, побывал в Центральной Америке. Увлёкся идеей Панамского канала. Вернувшись во Францию, опубликовал книгу о Центральной Америке. Прочитав её, французский король Генрих IV назначил его королевским географом. В 1603 г. ему было поручено разведать возможности организации французской колонии в Северной Америке. С этого времени началось освоение Канады. В 1608 г. он основал на реке Святого Лаврентия город Квебек и был назначен губернатором края – нынешней Канады. В последующие годы Шамплейн продолжал изучать земли по обе стороны реки Святого Лаврентия. Открыл озеро, названное его именем, нагорье Адирондак и горы Грин-Маунтенс. Достиг озера Гурон. Колонисты открыли озёра Онтарио, Мичиган и др. Умер в Квебеке. Французские и английские канадцы наряду с *Жаком*

Картье считают Шамплейна «отцом-основателем» страны.

ШАРКО Жан Батист (1867-1936) – французский океанограф, полярный исследователь. В 1903-1905 гг. и 1908-1910 гг. руководил антарктическими экспедициями. С 1926 г. участник нескольких экспедиций к берегам Гренландии. Погиб при кораблекрушении.

ШЕЕР Рейнхард Карл Фридрих фон (1863-1928) – германский адмирал. На флоте с 1879 г. В 80-х годах принимал участие в колониальных захватах Германии в Африке. В 1909-1911 гг. начальник штаба Флота открытого моря, в 1911-1913 гг. директор Общего департамента имперского ведомства. В 1913-1915 гг. командующий 2-й, затем 3-й эскадрами Флота открытого моря. С 1916 г. командующий Флотом открытого моря, руководил им в Ютландском морском сражении 1916 г. В 1918 г. начальник Морского генштаба Германии. Был сотрудником и сторонником адмирала *А. Тирпица*, активно поддерживал гонку морских вооружений. В ходе 1-й мировой войны стремился рядом частных операций ослабить английский флот, чтобы затем нанести ему поражение в генеральном сражении. Когда этот план провалился, выступил сторонником неограниченной подводной войны. В конце октября 1918 г. попытался вывести флот в море, что послужило толчком к матросскому восстанию в Киле, явившемуся началом Ноябрьской революции в Германии. С ноября 1918 г. в отставке. Автор воспоминаний «Германский флот в мировую войну».

ШЕКЛТОН Эрнест Генри (1874-1922) – английский гидрограф, исследователь Антарктиды. В 1901-1903 гг. участвовал в антарктических экспедициях *Р. Скотта*. В 1908-1909 гг. возглавлял экспедицию на судне «Нимрод», которая должна была обследовать побережье и глубинные районы Антарктиды. Командуя одним из трёх отрядов, отправился к Южному полюсу, но смог дойти только до 88°23′ ю.ш. Экспедиция нанесла на карту ряд пунктов на побережье, открыла горную цепь на Земле Виктории и ледник Бирдмора. В 1914-1917 гг. организовал новую экспедицию в Антарктиду, поставив цель пересечь материк. Однако она обследовала лишь часть берега Земли Котса (названного Шеклтоном Берегом Кэрда) и вынуждена была отказаться от дальнейших исследований, т.к. основное судно экспедиции «Эндьюранс» было затёрто льдами и погибло. В 1921 г. он вновь отправился в Антарктиду на судне «Квест», но в пути умер. Именем Шеклтона названы берег, шельфовый ледник и пролив в Антарктиде, три горы – в Антарктиде, Канаде и Восточной Гренландии.

ШЕЛИХОВ Григорий Иванович (1747-1795) – российский

мореход, зверо-промышленник и купец. Обосновавшись на Камчатке, организовал серию плаваний промысловых и купеческих судов на Аляску, Алеутские и Курильские острова. На Аляске создал компанию для пушного и зверобойного промысла. В 1783-1786 гг. на двух галиотах возглавлял экспедиции к берегам Русской Америки, основал там три первых поселения, построил верфи в Новоархангельске (Ситка) и Кадьяке. В 1787 г. составил подробное описание открытых земель и островов, природы и обычаев населяющих их народов. По его распоряжению были открыты школы для детей индейцев и эскимосов. На базе компании Шелихова в 1799 г. была создана Российско-американская компания. Его именем названы остров в архипелаге Александра (Тихий океан), пролив между полуостровом Аляска и островом Кадьяк и др. географические объекты в Охотском море. В 1867 г. Аляска и Алеутские острова были проданы Россией правительству США за 7,2 млн. долларов.

ШЕПАРД Алан (1923-1998) – космонавт США, контр-адмирал. В 1944г. окончил Морскую академию. В 1950-1953гг. и 1955-1957гг. служил в школе лётчиков-испытателей ВМФ. В 1958г. окончил Военно-морской колледж. С 1959г. в группе космонавтов. 5 мая 1961г. впервые в США осуществил 15-минутный суборбитальный полёт на космическом корабле «Меркурий». В феврале 1971г. на космическом корабле «Аполлон-14» совершил полёт на Луну. На Луне пробыл 33 часа 30 минут, включая два выхода на её поверхность длительностью около 9 часов. В дальнейшем был руководителем программы подготовки американских космонавтов в Центре пилотируемых полётов в Хьюстоне.

ШЕРГИН Борис Викторович (1896-1973) – российский писатель. Автор многочисленных рассказов и сказов о поморах, жителях российского Севера. Окончил Строгановское художественное училище в Москве (1917). Первые произведения опубликовал в 1915 г. До 1930 г. работал в Институте детского чтения, выступал с устными рассказами, затем занимался писательской деятельностью. Известность получил после выхода книг «Поморщина-корабельщина» (1947) и «Океан – море русское» (1959), посвящённых поморам, корабельным мастерам и мореходам.

ШЕРШОВ Александр Павлович (1874-1959) – российский советский учёный-кораблестроитель, профессор, вице-адмирал-инженер. Окончил Морское инженерное училище (1895) в Петербурге и Морскую академию (1898). В 1898 г. назначен помощником строителя Петербургского порта, затем переведён в Морской технический комитет, в котором проработал 14 лет.

Разрабатывал тактико-технические задания на проектирование новых кораблей и наблюдал за их постройкой, приёмкой, модернизацией и ремонтом. В 1917 г. назначен помощником начальника Главного управления кораблестроения. При советской власти до 1924 г. руководил

кораблестроительным отделом Главного управления кораблестроения, в 1924-1931 гг. председатель Комиссии по наблюдению за постройкой и ремонтом кораблей. С 1931 г. занимался педагогической деятельностью в Военно-морской академии, затем в Военно-морской академии кораблестроения и вооружения. Автор ряда капитальных работ, среди них «Практика кораблестроения. Устройство, проектирование и ремонт современных военных и коммерческих судов» (1912), «Технология кораблестроения» (1934), «История военного кораблестроения» (1940) и др.

ШЕСТАКОВ Иван Алексеевич (1820-1888) – российский военно-морской деятель, генерал-адъютант (1882), адмирал (1888). Окончил Морской корпус (1836). В 1847-1850 гг. совместно с *Г.И. Бутаковым* произвёл гидрографическое описание Чёрного моря и составил первую его лоцию. В 1854-1855 гг. участвовал в проектировании и строительстве винтовых корветов и канонерских лодок для БФ. С 1859 г. член Морского учёного и Кораблестроительного технического комитетов. В 1860-1862 гг. командир эскадры в Средиземном море. С 1863 г. помощник главного командира Кронштадтского порта, затем на гражданской службе. С 1872 г. морской агент в Австро-Венгрии и Италии. С 1881 г. председатель Кораблестроительного отделения Морского технического комитета. С 1882 г. управляющий Морским министерством, генерал-адъютант. Автор мемуаров «Полвека обыкновенной жизни» и ряда статей по теории и практике военного судостроения. Содействовал быстрому строительству броненосного флота России.

ШИЛОВСКИЙ Константин Васильевич (1880-1958) – российский и французский учёный, изобретатель, впервые в мире разработавший гидроакустическую аппаратуру. С 1906 г. жил за границей. Окончил Страсбургский университет (1912). В 1914 г. предложил французскому правительству ряд изобретений, имеющих военное значение. Разработал ряд устройств для обнаружения подводных объектов (мин и подводных лодок). Морское министерство Франции выделило ему средства, и он совместно с французским учёным П. Ланжевеном создал первый в мире гидролокатор (1916). В 1918 г. Шиловский предложил к серийному производству ряд устройств военного назначения. Награждён французским правительством орденом Почётного

Легиона. Во время 2-й мировой войны эмигрировал (1940) из Франции в США. В последние годы жизни занимался вопросами использования жидких металлов в ядерных энергетических установках и др. проблемами.

ШИЛЬДЕР Карл Андреевич (1786-1854) – российский военный инженер, изобретатель, инженер-генерал (1852). В российской армии с 1802 г. Окончил Школу колонновожатых (1806). Служил в инженерных войсках. Участвовал в Отечественной войне 1812 г., российско-турецкой войне 1828-1829 гг. и Крымской войне 1853-1856 гг. Разработал эффективную систему контрминной борьбы, сконструировал картечные фугасы, изобрёл оригинальную конструкцию висячего понтонного моста. Совместно с П.Л. Шиллингом предложил электрический способ воспламенения пороховых зарядов. Вместе с *Б.С. Якоби* сконструировал гальванические и гальваноударные морские мины. По его проектам были построены первая в мире цельнометаллическая подводная лодка (1834), вооружённая ракетами и перископом, и военный пароход «Отважность» (1846), ставший прообразом эсминца. Умер от тяжёлого ранения, полученного в бою.

ШИМАНСКИЙ Юлиан Александрович (1883-1962) – российский советский кораблестроитель, педагог, профессор (1938), академик АН СССР (1953). Окончил Морское инженерное училище в Петербурге (1905) и Морскую академию (1910). В 1910-1912 гг. работал на Балтийском судостроительном заводе. В 1912-1916 гг. преподавал в Морском инженерном училище, в 1920-1944 гг. – в Военно-морской академии. Одновременно с 1925 г. начальник кораблестроительного отдела Технического управления и сотрудник НИИ судостроительной промышленности. В 1945-1949 гг. заведующий кафедрой строительной механики корабля Ленинградского кораблестроительного института. Под его руководством были разработаны проекты лёгкого крейсера «Адмирал Бутаков» и эсминцев типа «Новик». Автор научных трудов по непотопляемости, остойчивости и прочности корпуса корабля. Гос. премия СССР (1941).

ШИРШОВ Пётр Петрович (1905-1953) – советский океанограф и гидробиолог, исследователь Арктики, Герой Сов. Союза (1938), академик АН СССР (1939). Русский. Окончил Одесский институт народного образования (1929). В 1932-1936 гг. научный сотрудник Всесоюзного арктического института, участник экспедиций в Арктику на ледокольном пароходе «Сибиряков» (1932), на пароходе «Челюскин» (1933-1934), на дрейфующей полярной станции «Северный полюс-1» (1937-1938).

В 1942-1948 гг. нарком, а затем министр Морского флота СССР. Организатор и с 1946 г. директор Института океанологии АН СССР, председатель Тихоокеанского научного комитета (1946-1950). Основные труды посвящены исследованию планктона и гидрологического режима полярных морей. Именем Ширшова названы бухта на острове Земля Георга (архипелаг Земля Франца-Иосифа), подводный хребет в Беринговом море, гора на Земле Эндерби (Антарктида), озеро на острове Харли (архипелаг Земля Франца-Иосифа).

ШМИДТ Отто Юльевич (1891-1956) – российский советский учёный, математик, астроном, геофизик, исследователь Арктики, государственный и общественный деятель, академик АН СССР (1935), Герой Сов. Союза (1937). Окончил Киевский университет (1913). В 1917-1930 гг. член коллегий ряда наркоматов. В 20-е годы один из организаторов советской высшей школы. В 1923-1956 гг. профессор Московского университета. В 1930-1932 гг. директор Всесоюзного арктического института. В 1937 г. по его инициативе организован Институт теоретической геофизики АН СССР, до 1949 г. его директор. В 1939-1942 гг. 1-й вице-президент АН СССР. В середине 40-х годов выдвинул новую гипотезу об образовании Земли и планет Солнечной системы. Основатель московской алгебраической школы, автор ряда трудов по высшей алгебре. Был начальником 4-х арктических научно-исследовательских экспедиций на ледокольных пароходах «Георгий Седов» (1929, 1930), «Александр Сибиряков» (1932) и пароходе «Челюскин» (1933-1934). В 1937 г. руководил воздушной экспедицией по организации дрейфующей станции «Северный полюс-1». Один из основателей и главный редактор «Большой советской энциклопедии» (1924-1941). Его именем названы остров и ледник на нём (архипелаг Северная Земля, Карское море), полуостров на Новой Земле (Баренцево море), равнина в Антарктиде и др. географические объекты.

ШМИДТ Пётр Петрович (1867-1906) – российский военный моряк, революционер. Окончил Морское училище в Петербурге (1886). Служил на БФ и ТОФ, в 1898 г. в чине лейтенанта ушёл в запас. Плавал на торговых судах. В 1904 г. мобилизован, с 1905 г. командир миноносца на ЧФ. Во время революции 1905-1907 гг. создал в Севастополе «Союз офицеров – друзей народа», участвовал в организации «Одесского общества взаимопомощи моряков торгового флота». 2 ноября 1905 г. арестован за участие в политической демонстрации, 16 ноября освобождён по требованию рабочих. 20 ноября вышел в отставку в чине капитана 2-го ранга. По предложению военной организации социал-демократов стал руководителем Севастопольского восстания. 27

ноября прибыл на восставший крейсер «Очаков», поднял сигнал «Командую флотом», призвал корабли эскадры присоединиться к восстанию. После поражения восстания 28 ноября арестован, приговорён судом к смертной казни. Вместе с другими руководителями восстания расстрелян на острове Березань (Чёрное море), где в 1972 г. воздвигнут монумент. В Петербурге его именем назван мост через Неву и одна из набережных.

ШОКАЛЬСКИЙ Юлий Михайлович (1856-1940) – российский советский географ, океанограф и картограф, профессор (1912), почетный член АН СССР (1939). Окончил Морское училище (1877) и Морскую академию (1881). В 1883-1908 гг. преподавал в Морском училище, принимал участие в исследованиях северных российских рек, Ладожского озера и Каспийского моря. Одновременно в 1890-1907 гг. работал в Главной морской библиотеке. В 1907-1912 гг. начальник гидрометеорологической части Главного гидрографического управления. В 1911 г. изготовил первую гипсометрическую карту России. В 1912-1930 гг. профессор Военно-морской академии, с 1925 г. – Петербургского университета. Одновременно в 1914-1917 гг. председатель Российского географического общества, в 1917-1931 гг. президент Географического общества СССР. В 1923-1927 гг. руководитель экспедиции по комплексному изучению Черного моря. Был составителем и редактором ряда географических карт и атласов. Совместно с *А.А. Тилло* разработал методику картографических работ и применил ее при исчислении поверхности Азиатской части России и длин главнейших рек. Основные научные труды – «Океанография» (1917), «Физическая океанография» (1933). Его именем названы многие географические объекты в Карском, Баренцевом и Охотском морях, в Антарктиде, на Тянь-Шане.

ШПАКОВСКИЙ Александр Ильич (1823-1881) – российский офицер, изобретатель, полковник (1869). В российской армии с 1839 г. В 1854-1870 гг. преподавал в Павловском военном училище и Артиллерийской академии. В 1870-1878 гг. занимался предпринимательской деятельностью. С 1878 г. служил в Кронштадтской минной мастерской, участвовал в деятельности Российского технического общества. Автор многих изобретений в различных областях техники. Создал дуговую электрическую лампу (1854), фонарь для сигнализации (1865), принятый в российском и иностранных флотах, форсунку для подачи жидкого топлива в топки паровых котлов (1867), паровую пожарную шлюпку (1867), «ступенчатый» паровой котёл (1869). В 1878-1880 гг. работал над ракетным составом для движения мин, разработал способ изготовления призматического пороха (1880).

ШПАНБЕРГ Мартын Петрович (г.р. неизв. - 1761) – российский мореплаватель, капитан 1-го ранга. По национальности датчанин, на российской службе с 1820 г. Участник 1-й и 2-й Камчатских экспедиций (1725-1730 и 1733-1743). В 1728 г. совершил плавание на боте «Святой Гавриил» под командованием *В. Беринга* в Чукотское море. В 1732 г. назначен командиром отряда, которому поручалось описать Курильские острова и обследовать побережье Японии. В 1738 г., командуя отрядом из трёх судов, плавал вдоль Курильской гряды, открыл ряд новых островов. В 1739 г. во главе отряда из четырёх судов достиг острова Хонсю, где пытался установить контакты с японцами, в 1742 г. снова посетил этот остров. С 1749 г. служил на БФ. Именем Шпанберга названы острова в архипелагах Норденшельда (Карское море) и Александра (Тихий океан), мыс в Анадырском заливе (Берингово море), гора на острове Сахалин (Японское море), пролив в Курильской гряде (Охотское море).

ШПЕЕ Максимилиан фон (1861-1914) – германский вице-адмирал. В 1887-1888 гг. командир порта в германской колонии Камерун (Африка). С 1908 г. начальник штаба морской станции Северного моря, с 1910 г. младший флагман отряда разведывательных кораблей Флота открытого моря, с 1912 г. командующий крейсерской эскадры в Тихом океане. В начале 1-й мировой войны эскадра успешно действовала на английских коммуникациях в южной части Тихого океана, затем перешла к берегам Чили и в ноябре 1914 г. нанесла поражение английской эскадре адмирала Крэдока у мыса Коронель. После этого Шпее предпринял попытку прорваться в германские порты, но по пути решил совершить нападение на Порт-Стэнли (Фолклендские острова). Не произведя предварительной разведки, германская эскадра 8 декабря 1914 г. появилась перед Порт-Стэнли и столкнулась с превосходящими силами англичан. В бою эскадра Шпее была разгромлена, а сам он погиб.

ШРАМЕНКО Владимир Николаевич (1878 – г.с. неизв.) – украинский военный деятель, вице-адмирал. В 1897 г. окончил Морской кадетский корпус. Служил на Дальнем Востоке, участвовал в российско-японской войне 1904-1905 гг. С 1906 г. служил в Глав. морском штабе российского флота, с 1911 г. штаб-офицер для поручений морского министра, с 1912 г. исполнял обязанности адмирала для поручений морского министра, капитан 2-го ранга. Во время 1-й мировой войны 1914-1918 гг. на ЧФ, капитан 1-го ранга. С 1918 г. на службе в Украинском ВМФ, в марте 1918 г. был начальником отдела перевозок ЧФ, затем служил в Морском министерстве. С 1919 г. заместитель морского министра Украинской Народной Республики, начальник

организационного отдела Морского глав. штаба.

ШРАМЕНКО Святослав (1893-1958) – украинский военный деятель, контр-адмирал. Перед началом 1-й мировой войны окончил Морской корпус. В годы войны служил на БФ. После Февральской революции 1917 г. стал одним из основателей Украинского военно-морского революционного штаба на Балтике. Готовил переход на Чёрное море боевых кораблей с украинизированными экипажами, в частности крейсера «Светлана» и эсминцев «Украина» и «Гайдамак». В начале 1918 г. прибыл в Киев и вошёл в состав Министерства по морским делам, был начальником гардемаринской школы. В апреле-июне 1919 г. – министр морских дел Украинской Народной Республики, позднее вице-министр. После интернирования Украинской армии в Польше (1920) жил в ней, возглавляя Украинскую громаду. С 1945 г. в Германии, с 1950 г. в США. Автор более 200 работ по истории Украинской революции 1917-1920 гг. и украинского ВМФ.

ШТАЛЬ Александр Викторович (1865-1950) – российский и советский морской офицер, историк флота, гидрограф, вице-адмирал (1940). В российском флоте с 1879 г., в советском с 1918 г. Окончил Морское училище (1885), Морскую академию (1890), курс военно-морских наук при Морской академии (1904). Участник дальних плаваний на кораблях российского флота в 1885-1888, 1891-1894, 1900-1903 годах. В 1904-1910 гг. штаб-офицер Главного морского штаба и Морского генштаба, в 1910-1921 гг. помощник начальника Морской академии. С 1922 г. преподаватель, с 1934 г. начальник кафедры, с 1939 г. профессор кафедры военно-морской истории, в 1943-1947 гг. старший преподаватель Военно-морской академии. Автор научных трудов по военно-морской истории, службе штаба, гидрографии, кораблевождению.

ШУБЕРТ Фёдор Иванович, Фридрих Теодор (1758-1825) – российскийастроном и геодезист, академик Петербургской АН (1789). По национальности немец. Учился в Грайфсвальдском и Гёттингенском университетах. С 1783 г. жил в России. Основные научные работы относятся к сферической тригонометрии, теоретической и практической астрономии. В 1798 г. опубликовал курс теоретической астрономии, который по предложению *П.С. Лапласа* был переведен на французский язык и издан в Западной Европе. Широкую известность приобрела его книга «Популярная астрономия» (1803), в которой он осветил развитие науки о Вселенной от древности до появления «Небесной механики» Лапласа. Шуберт занимался вопросами мореходной астрономии, разрабатывал методы определения широт и долгот. С 1808 по

1818 год издавал календари «Карманный месяцеслов» и «Морской месяцеслов» для нужд морского флота.

ШУЛЕЙКИН Василий Владимирович (1895-1979) – советский геофизик, один из основоположников советской школы физики моря, профессор (1923), академии АН СССР (1946). Русский. Окончил Московское высшее техническое училище (1916), преподавал в нём с 1918 г., в 1923-1929 гг. профессор. Одновременно работал в Институте физики и биофизики (1920-1931). В 1922 г. занимался исследованием Белого, Баренцева и Карского морей на гидрографическом судне «Пахтусов». В 1924-1930 гг. на судне «Персей» участвовал в Шпицбергенской экспедиции. В 1929 г. организовал Черноморскую гидрофизическую станцию в посёлке Кацивели (Крым) и до 1941 г. был её директором. В 1932 г. был помощником начальника экспедиции на гидрографическом судне «Таймыр». В 1942-1945 гг. служил в Гидрографическом управлении ВМФ. С 1943 г. заведовал организованной им кафедрой физики моря Московского университета. В 1945-1947 гг. читал лекции в Военно-морской академии. В 1947-1950 гг. начальник Главного управления Гидрометслужбы Совета Министров СССР. С 1948 г. и до конца жизни работал в созданном им Морском гидрофизическом институте АН УССР, директором которого был до 1957 г. Основные труды посвящены разработке всеобщей теории взаимодействия Мирового океана, атмосферы и материков в формировании климатообразующих и погодных факторов, а также созданию теорий ветровых волн, морских течений, тропических ураганов и пр. Автор научных работ по океанографии, метеорологии, гидрофизике и др., в т.ч. классической монографии «Физика моря» (1953). Гос. премия СССР (1942). Именем Шулейкина названа подводная гора в Тихом океане.

ШУЛЬЦ Константин Фёдорович (1864-1904) – российский морской офицер, изобретатель, специалист в области минного оружия, капитан 2-го ранга (1904). Окончил Морское училище (1884) и Минные классы (1893). В 1885 г. начал службу на корвете «Витязь», на котором в 1886-1889 гг. совершил кругосветное плавание. В 1892-1896 гг. служил на Тихом океане. В 1896, 1898 и 1900 годах флагманский минный офицер эскадры Балтийского моря. Создал буксируемый контактный трал из стального троса, принятый в 1898 г. на вооружение российского флота под названием «Трал Шульца». В 1898-1899 гг. старший офицер ледокола «Ермак», в 1901-1904 гг. – канонерской лодки «Мина» в Учебном минном отряде БФ. В российско-японскую войну 1904-1905 гг. флагманский минный офицер штаба

командующего флотом на Тихом океане. 13 апреля 1904 г. погиб на эскадренном броненосце «Петропавловск» на рейде Порт-Артура. Его именем названы остров в архипелаге Норденшельда (Карское море) и два мыса в заливе Посьета (Японское море).

ШУХОВ Владимир Григорьевич (1853-1939) – российский советский инженер, изобретатель, почётный член АН СССР (1929), Герой Труда (1932). Окончил Московское высшее техническое училище (1876) и был командирован на учёбу в США. В 1877-1878 гг. начальник чертёжного бюро Варшавской железной дороги в Петербурге, с 1878 г. главный инженер строительной конторы в Москве. С 1917 г. работал на московском заводе «Паростроой». Спроектировал первое в России нефтеналивное судно-танкер. Создал десятки конструкций, отличающихся смелостью решения, новизной и практичностью: форсунки для сжигания мазута, эрлифт, нефтепроводы, нефтехранилища, установку для термического крекинга нефти, паровые котлы, мосты, сетчатые и арочные перекрытия, гиперболоидные башни, в т.ч. высотой 148,3 м в Москве, и др. Его именем названа гора на Земле Мак-Робертсона (Антарктида).

Э-Ю-Я

ЭБЕРГАРД Андрей Августович (1856-1919) – российский военачальник, адмирал (1914). Окончил Морское училище (1879). В 1899-1901 гг. командир канонерской лодки. С 1903 г. и в российско-японскую войну 1904-1905 гг. флаг-капитан штаба начальника эскадры Тихого океана и наместника императора на Дальнем Востоке. В 1905-1906 гг. командир эскадренных броненосцев «Александр II» и «Пантелеймон». В 1906-1908 гг. помощник начальника Главного морского штаба, одновременно в 1907-1908 гг. командовал отрядом кораблей в дальнем плавании. В 1908-1911 гг. начальник Морского генерального штаба, в 1911-1914 гг. командовал Морскими силами Чёрного моря. В 1-ю мировую войну командующий ЧФ, руководил блокадой Босфора, провёл ряд удачных для российского флота операций и боёв. С 1916 г. в Государственном совете, в 1917 г. член Адмиралтейства.

ЭВАНС Рональд (1933 - неизв.) – космонавт США, магистр наук, капитан 1-го ранга. Совершил полёт вокруг Луны на космическом корабле «Аполлон-17» (декабрь 1972).

ЭЙЛЕР Леонард (1707-1783) – российский математик, механик, физик и астроном, академик Петербургской АН (1731-1741 и с 1766). По происхождению швейцарец. Окончил Базельский университет (1724). В России работал в 1727-1741 и в 1766-1783 годах. В 1741-1766 гг. работал в Берлине, член Берлинской АН. Был также членом Парижской АН, Лондонского Королевского общества и ряда др. научных обществ и академий наук. Автор свыше 800 научных работ. В труде «Корабельная наука, или Трактат о постройке и управляемости судов» вывел основные законы теории корабля, положил начало систематизированному изучению мореходных качеств судна. Дал основы учения о плавучести и остойчивости судна, применив впервые математические методы к изучению его мореходных качеств, исследовал качку судна на тихой воде, развил учение *И. Ньютона* о сопротивлении жидкостей, применил его к движению парусного судна на воде. В 1749 г. написал книгу «Морская наука» – первый в мире научный труд, посвящённый систематическому разбору вопросов о мореходных качествах кораблей. Автор первого сочинения по строительной механике корабля – науке о прочности судов. В 1759 г. выпустил в свет работу «Исследование усилий, которым подвергаются все части судна при бортовой и килевой качке, и наилучший способ создания при их сборке прочности, необходимой для

сопротивления этим усилиям без вреда для положительных качеств судна». В этой работе Эйлер рассмотрел вопрос об общем изгибе корпуса судна как балки, подверженной действию сил массы и давления воды, и дал понятие об устойчивости конструкции и о критической нагрузке, при которой конструкция теряет устойчивость. Эта нагрузка носит имя Эйлера. Его работа «Теория движения Луны» имела большое значение для судоходства: им предложен метод определения долготы по лунным расстояниям и составлены соответствующие таблицы. Он работал в области теории морских приливов и подвёл математический базис под это явление природы. Работы Эйлера намного опередили своё время. Его имя носит ряд математических категорий.

ЭЙРИК РАУДИ (Эрик Рыжий, Эйрик Торвальдсон) – исландский викинг 10-го столетия. В 981 или 982 году первым достиг острова Гренландия и обследовал его южное и юго-западное побережье. Он назвал остров Гренландией – «Зелёной землёй». В 984 г. привёл в Гренландию 14 судов, на которых находилось около 500 колонистов и основал в районе Бредефиорда поселение.

ЭКМАН Вагн Вальфрид (1874-1954) – шведский геофизик, океанограф, член шведской Королевской АН. Учился в университетах Упсалы (1893-1896) и Стокгольма (1896-1901). Профессор Стокгольмского университета (1910-1939). Основные труды по физической океанографии. Создал теорию дрейфовых (ветровых) и градиентных течений в море. Открыл вращение вектора скорости течения с глубиной – спираль Экмана.

ЭРИКСОН Джон (1803-1889) – шведский инженер-кораблестроитель. В 1836 г. создал гребной винт оригинальной конструкции, в котором использовал принцип лопастных колёс. В отличие от обычных гребных колёс, ось вращения которых располагается поперёк судна, в колёсах винта Эриксона она проходит вдоль судна, благодаря чему создаётся осевой поток отбрасываемых масс воды. С 1839 г. он жил в США и там увлёкся кораблестроением. В 1843 г. построил пароходо-фрегат «Принстон» с винтом своей конструкции, который показал хорошие результаты и был расценён современниками как переворот в кораблестроении. В период Гражданской войны в США 1861-1865 гг. по проекту Эриксона был построен для северян низкобортный плоскодонный артиллерийский бронированный корабль «Монитор», отлично проявивший себя в бою с броненосцем южан «Мерримаком». Корабли конструкции Эриксона получили название – монитор.

ЭССЕН Николай Оттович (1860-1915) – российский

военачальник, адмирал (1913). Окончил Морское училище (1880) и Морскую академию (1886). В 1892-1900 гг. служил на кораблях Тихоокеанской эскадры и в отряде кораблей в Средиземном море. С 1902 г. командир крейсера «Новик», с 1904 г. – эскадренного броненосца «Севастополь» 1-й Тихоокеанской эскадры. Участник обороны Порт-Артура в российско-японской войне 1904-1905 гг. В 1906-1908 гг. начальник 1-й минной дивизии БФ, в 1908-1909 гг. начальник соединённых отрядов кораблей БФ, в 1909-1911 гг. начальник Морских сил Балтийского моря, в 1911-1915 гг. командующий флотом Балтийского моря. В начале 1-й мировой войны по плану Эссена в Финском заливе была создана глубокоэшелонированная оборона, опиравшаяся на минно-артиллерийские позиции и исключавшая возможность прорыва германского флота к Кронштадту и Петрограду.

ЮМАШЕВ Иван Степанович (1895-1972) – советский военачальник, адмирал (1943), Герой Сов. Союза (1945). Русский. В советском флоте с 1919 г. Окончил штурманские классы Специальных курсов командного состава (1925) и Тактические курсы командиров кораблей при Военно-морской академии (1932). С 1912 г. служил на кораблях и береговой батарее БФ. В Гражданскую войну служил на кораблях Волжско-Каспийской военной флотилии и Морских сил Балтийского моря. В 1920-1921 гг. командир артиллерийской башни линкора, с марта 1921 г. помощник командира линкора. В 1925-1926 гг. штурман, помощник командира эсминца. С июля 1926 г. на Чёрном море: старший помощник командира крейсера, командир эсминца, крейсера, дивизиона эсминцев, бригады крейсеров. В 1937-1938 гг. начальник штаба, в 1938-1939 гг. командующий ЧФ. В 1939-1947 гг. командующий ТОФ, руководил боевыми действиями сил флота в советско-японской войне 1945 г. С января 1947 г. заместитель министра Вооружённых сил СССР – главнокомандующий Военно-морскими силами, с февраля 1950 г. военно-морской министр СССР. В 1951-1957 гг. начальник Военно-морской академии. С 1957 г. в отставке.

ЯКОБИ Борис Семёнович, Мориц Герман (1801-1874) – российский физик и изобретатель в области электротехники, академик Петербургской АН (1842). Родился в Германии. Окончил Гётингенский университет (1823). С 1835 г. в России, работал профессором в Дерптском (Тартуском) университете, затем в Петербурге. Изобрёл электродвигатель (1834) и опробовал его для привода судна (1838). Создал для армии и флота несколько типов телеграфных аппаратов, якорную гальваноударную мину. Гальваноударные мины Якоби впервые в истории применили российские моряки в Крымскую войну

1853-1856 гг., минные заграждения были выставлены у Кронштадта и Свеаборга (1855). На минах подорвались 4-е корабля противника. Труды по военной электротехнике, минному оружию, телеграфным аппаратам, электроизмерительным приборам, метрологии и др.

ЯМАМОТО Исороку (1884-1943) – японский военно-морской деятель, адмирал флота (1943). Участник российско-японской войны 1904-1905 гг., 1-й и 2-й мировых войн. Окончил Морское училище (1904) и Военно-морскую академию (1916). Проходил службу на командных и штабных должностях, преподавал в Военно-морской академии, был военно-морским атташе Японии в США. В 1936-1939 гг. заместитель морского министра, в 1939-1943 гг. главнокомандующий Объединённым флотом Японии. Руководил разработкой плана нападения на Пёрл-Харбор 7 декабря 1941 г. – главную ВМБ Тихоокеанского флота США, а также наступательными действиями японского флота в Восточной Азии (1941-1942) и Мидуэй-Алеутской операцией (1942). Погиб в районе Соломоновых островов 18 апреля 1943 г. Самолёт, на котором летел Ямамото был сбит американскими лётчиками-истребителями.

ЯНГ Джон (1930 – неизв.) – космонавт США, капитан 1-го ранга, бакалавр аэронавтики. Окончил Высшую школу в Орланде (Флорида), Технологический институт Джорджии и Школу лётчиков-испытателей. С 1959г. лётчик-испытатель ВМС, с 1962г. в группе космонавтов Национального управления по астронавтике и исследованию космического пространства США (НАСА США). Совершил полёты на космических кораблях «Джемини-3» (март 1965), «Джемини-10» (июль 1966), вокруг Луны на «Аполлоне-10» (май 1969) и с высадкой на Луну на «Аполлоне-16» (апрель 1972). На Луне Янг пробыл 71 час 2 минуты, включая три выхода на её поверхность общей длительностью 20 часов 14 минут. При передвижении по Луне космонавты пользовались луноходом. С января 1974г. по май 1987г. Янг служил руководителем Бюро астронавтов НАСА США. В апреле 1981г. состоялся первый пилотируемый полёт по программе «Спейс Шаттл», в котором он был командиром шаттла «Колумбия» (STS-1). Свой последний, шестой полёт в космос, совершил в ноябре-декабре 1983г. в качестве командира шаттла «Колумбия» (STS-9). Его суммарное время пребывания в космосе составило 835 часов 42 минуты. С мая 1987г. по февраль 1996г. был ассистентом директора Космического центра им. Джонсона НАСА США, в феврале 1996г. стал техническим директором Космического центра. После 42-летней службы в НАСА США Янг в декабре 2004г. вышел на пенсию.

ЯНГЕЛЬ Михаил Кузьмич (1911-1971) – советский учёный-механик, конструктор ракетно-космической техники, академик АН УССР (1961), академик АН СССР (1966), дважды Герой Соц. Труда (1959, 1961). Украинец. В 1937 г. окончил Московский авиационный инст., в 1950 г. – Академию авиационной промышленности. После окончания инст. работал в авиационных КБ, участвовал в создании истребителей И-16, И-17 и др. В 1950-1952 гг. зам. глав. конструктора КБ, в 1952-1954 гг. – директор НИИ. С 1954 г. глав. конструктор КБ. Под его руководством разработаны ракеты различного назначения. Ленинская премия (1960), Гос. премия СССР (1967), Золотая медаль им. С.П. Королёва АН СССР (1970).

ЯНОВСКИЙ Михаил Иосифович (1888-1949) – российский и советский специалист в области конструирования судовых турбин, профессор (1935), член-корр. АН СССР (1943), инженер-контр-адмирал. Окончил Военно-морскую академию. В 1924-1927 гг. работал инженером-конструктором, в 1927-1949 гг. преподавал в Военно-Морской академии. Основные труды посвящены теории и конструированию паровых и газовых турбин для кораблей ВМФ и торговых судов. Разработал метод расчётабыстровращающихся дисков, лопастных колёс и др. деталей турбин. Гос. премия СССР (1949).

СПИСОК ПЕРСОНАЛИЙ

А
АБРОСИМОВ *Егор Иванович*
АВИНОВ *Александр Павлович*
АГРИППА *Марк Випсаний*
АЙВАЗОВСКИЙ *Иван Константинович*
АКИЯМА *Санейюки*
АЛБУКЕРКИ *Афонсу д'*
АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ
АЛЕКСАНДРОВ *Анатолий Петрович*
АЛЕКСАНДРОВСКИЙ *Иван Фёдорович*
АЛЕКСЕЕВ *Анатолий Дмитриевич*
АЛЕКСЕЕВ *Евгений Иванович*
АЛЕКСЕЕВ *Ростислав Евгеньевич*
АЛКИВИАД
АЛЫМОВ *Илья Павлович*
АЛЬБАНОВ *Валериан Иванович*
АЛЬТФАТЕР *Василий Михайлович*
АМЕРИГО ВЕСПУЧЧИ
АМОСОВ *Иван Афанасьевич*
АМОСОВ *Иван Петрович*
АМУНДСЕН *Руаль*
АНДРЕ *Саломон Август*
АНДРЕЕВ *Александр Игнатьевич*
АНДРЕЕВ *Александр Петрович*
АНДРЕЕВ *Константин Петрович*
АНДРЕЕВ *Николай Николаевич*
АНДРЕЕВ *Степан*
АНДРОНОВ *Владимир Васильевич*
АНЖУ *Пётр Петрович*
АНЖУ *Пётр Фёдорович*
АННЕНКОВ *Михаил Дмитриевич*
АНСОН *Джордж*
АНУФРИЕВ *Иван Петрович*
АПОСТОЛИ *Николай Николаевич*
АПРАКСИН *Фёдор Матвеевич*
АРГОНАВТЫ
АРКАС *Захар Андреевич*
АРКАС *Николай Андреевич*
АРСЕНЬЕВ *Константин Иванович*
АРТЕМЬЕВ *Владимир Андреевич*

АРХИМЕД
АРЦЕУЛОВ *Николай Алексеевич*
АСАЯМОВ *Сергей Александрович*
АСТАХОВ *Георгий Александрович*
АТЛАСОВ *Степан Семёнович*
АФАНАСЬЕВ *Василий Иванович*
АХМАТОВ *Виктор Викторович*
Б
БАБКИН *Василий Матвеевич*
БАБУШКИН *Михаил Сергеевич*
БАДИГИН *Константин Сергеевич*
БАЙРОН *Джон*
БАЛЬБОА *Васко Нуньес де*
БАРАНОВ *Александр Андреевич*
БАРАНОВСКИЙ *Владимир Степанович*
БАРБАРОССА 1, *Арудж*
БАРБАРОССА II, *Хайраддин, Каир-ад-дин*
БАРЕНЦ *Виллєм*
БАРТ, *Бар Жан*
БАСАРГИН *Григорий Гавришлович*
БАСС *Джордж Ф.*
БАФФИН *Уильям*
БЕГГРОВ *Александр Карлович*
БЕГИЧЕВ *Никифор Алексеевич*
БЕКЛЕМИШЕВ *Михаил Николаевич*
БЕЛАВЕНЕЦ *Иван Петрович*
БЕЛЛ *Генри*
БЕЛЛИ *Владимир Александрович*
БЕЛЛИНСГАУЗЕН *Фаддей Фаддеевич*
БЕЛОУСОВ *Михаил Прокофьевич*
БЕЛЧЕР *Эдуард*
БЕНБОУ *Джон*
БЕРГ *Аксель Иванович*
БЕРГ *Лев Семёнович*
БЕРЁЗКИН *Всеволод Александрович*
БЕРЕЗОВСКИЙ *Владимир Антонович*
БЕРЕНС *Евгений Андреевич*
БЕРИЕВ *Георгий Михайлович*
БЕРИНГ *Витус Йонассен, Иван Иванович*
БЕРТЬЕ-ДЕЛАГАРД *Александр Львович*
БЕРХ *Василий Николаевич*
БЕСТУЖЕВ *Михаил Александрович*
БЕСТУЖЕВ *Николай Александрович*
БЕХАЙМ *Мартин*

БИЛИНСКИЙ *Михаил*
БИЛЛИНГС *Джозеф, Иосиф Иосифович*
БИН *Алан*
БИТТИ *Дейвид*
БЛАЙ *Уильям*
БЛАУ *Виллем Янсзон*
БЛЕЙК *Роберт*
БОГАЕВСКИЙ *Константин Фёдорович*
БОГОЛЮБОВ *Алексей Петрович*
БОКЛЕВСКИЙ *Константин Петрович*
БОМБАР *Ален*
БОРДА *Жан Шарль*
БОРИСОВ *Александр Алексеевич*
БОРИСОВ *Александр Иванович*
БОРХГРЕВИНК *Карстен*
БОССЮ *Шарль*
БОФОРТ *Фрэнсис*
БОШНЯК *Николай Константинович*
БРАУН *Вернер фон*
БРЕХОВСКИХ *Леонид Максимович*
БРИКС *Фёдор Александрович*
БРОУН *Ричард*
БРУСИЛОВ *Георгий Львович*
БРУСИЛО*В Лев Алексеевич*
БРЮС *Уильям*
БРЮЭС *Франсуа Поль де*
БУБЛИКОВ *Николай Евлампиевич*
БУБНОВ *Иван Григорьевич*
БУГЕНВИЛЬ *Луи Антуан де*
БУГЕР *Пьер*
БУЙНИЦКИЙ *Виктор Харлампиевич*
БУНГЕ *Александр Александрович*
БУРАЧЕК *Евгений Степанович*
БУРАЧЕК *Степан Онисимович*
БУТАКОВ *Алексей Иванович*
БУТАКОВ *Григорий Иванович*
БЭРД, *Бёрд Ричард Эвелин*
В
ВАНКУВЕР *Джордж*
ВАСИЛЬЕВ *Михаил Николаевич*
ВАСИЛЬЕВ *Михаил Петрович*
ВАСКО ДА ГАМА
ВЕЙПРЕХТ *Карл*
ВЕЙЦ *Пол*

ВЕЛДЕ *Виллем ван де*
ВЕРЕЩАГИН *Василий Васильевич*
ВЕРЕЩАГИН *Лука Алексеевич*
ВЕРН *Жюль*
ВЕРНЕ *Клод Жозеф*
ВЕСЕЛАГО *Феодосий Фёдорович*
ВЕСПУЧЧИ *Америго*
ВИВЬЕН ДЕ СЕН-МАРТЕН *Луи*
ВИЗЕ *Владимир Юльевич*
ВИКИНГИ
ВИЛЬЕРС *Алан*
ВИЛЬКИЦКИЙ *Андрей Ипполитович*
ВИЛЬКИЦКИЙ *Борис Андреевич*
ВИЛЬНЁВ *Пьер Шарль де*
ВИСКОВАТОВ *Александр Васильевич*
ВЛАДИМИРСКИЙ *Лев Анатольевич*
ВЛАСОВ *Василий Григорьевич*
ВЛИГЕР *Симон де*
ВОЙНОВИЧ *Марк Иванович*
ВОРОБЬЁВ *Всеволод Иванович*
ВОРОЖЕЙКИН *Арсений Васильевич*
ВОРОНИН *Владимир Иванович*
ВРАНГЕЛЬ *Фердинанд Петрович*
ВУКОЛОВ *Семён Петрович*
Г
ГАГЕМЕЙСТЕР *Леонтий Андрианович*
ГАККЕЛЬ *Яков Яковлевич*
ГАЛЛЕР *Лев Михайлович*
ГАМА *Васко да*
ГАМАЛЕЯ, *Гамалиия Платон Яковлевич*
ГАННИБАЛ *Иван Абрамович*
ГАННОН МОРЕПЛАВАТЕЛЬ
ГАРРИСОН *Джон*
ГАУКИНС, *Хокинс Джон*
ГЕЙДЕН *Логин Петрович*
ГЕНРИХ МОРЕПЛАВАТЕЛЬ, *Дон Энрикес*
ГЕРСЕВАНОВ *Михаил Николаевич*
ГИЛБЕРТ *Хамфри*
ГИРГОЛАВ *Семён Семёнович*
ГЛУШКО *Валентин Петрович*
ГОДДАРД *Роберт*
ГОЛЕНИЩЕВ-КУТУЗОВ *Иван Логинович*
ГОЛЕНИЩЕВ-КУТУЗОВ *Логин Иванович*
ГОЛИЦЫН *Михаил Михайлович*

ГОЛОВАТЫЙ *Антон Андреевич*
ГОЛОВИН *Иван Михайлович*
ГОЛОВИН *Николай Фёдорович*
ГОЛОВИН *Фёдор Алексеевич*
ГОЛОВКО *Арсений Григорьевич*
ГОЛОВНИН *Василий Михайлович*
ГОНЧАРОВ *Иван Александрович*
ГОНЧАРОВ *Леонид Георгиевич*
ГОРДОН *Ричард*
ГОРШКОВ *Сергей Георгиевич*
ГОСТ *Поль*
ГРАСС *Франсуа Жозеф Поль де*
ГРЕЙ *Джордж*
ГРЕЙ *Роберт*
ГРЕЙГ *Алексей Самуилович*
ГРЕЙГ *Самуил Карлович*
ГРЕН *Иван Иванович*
ГРИГОРОВИЧ *Дмитрий Павлович*
ГРИГОРОВИЧ *Иван Константинович*
ГРИЛИ *Адольф Вашингтон*
ГРИН, *Гриневский Александр Степанович*
ГРИНВАЛЬД *Михаил Николаевич*
ГРИЦЕНКО *Николай Николаевич*
ГУДЗОН, *Хадсон Генри*
ГУЛД *Бенджамин Апторп*
ГУЛЯЕВ *Эраст Евгеньевич*
Д
ДАВЫДОВ *Борис Владимирович*
ДАЛЕН *Нильс Густав*
ДАЛЬ *Владимир Иванович*
ДАМПИР *Уильям*
Д'АНТРКАСТО *Жозеф Антуан де Брюни*
ДАРВИН *Чарлз Роберт*
ДАРЛАН *Жан Луи*
ДЕЖНЁВ *Семён Иванович*
ДЕЙВИС *Джон*
ДЕ-КОЛОНГ *Иван Петрович*
ДЕ-ЛОНГ *Джордж Уошингтон*
ДЁНИЦ *Карл*
ДЕРИБАС, *де Рибас Иосиф (Осип) Михайлович*
ДЕФО *Даниель*
ДЕ ФРИЗ *Мартин Геритсон*
ДЖЕВЕЦКИЙ *Степан Карлович*
ДЖЕЛЛИКО *Джон Рашуорт*

ДЖЕРВИС *Джон*
ДИАШ, *Диаш ди Новаиш де Бартоломеу*
ДИН ЖУ-ЧАН
ДОРИА *Андреа*
ДОРНЬЕ *Клаудиус*
ДРЕББЕЛЬ *Корнелис ван*
ДРЕЙК *Фрэнсис*
ДРИГАЛЬСКИЙ *Эрих*
ДУБАСОВ *Фёдор Васильевич*
ДУБИНДА *Павел Христофорович*
ДУИЛИЙ *Гай*
ДУНКАН *Адам*
ДЬЮИ *Джордж*
Д'ЭСТЕН *Шарль*
ДЮКЕН *Авраам*
ДЮМОН-ДЮРВИЛЬ *Жюль Себастьен Сезар*
ДЮПЮИ ДЕ ЛОМ *Станислав Шарль Генри Лорент*
Е
ЕВГЕНОВ *Николай Иванович*
ЕВДОКС КИЗИКСКИЙ
ЕВРЕИНОВ *Ивин Михайлович*
ЕЛАГИН *Сергей Иванович*
ЕРШОВ *Василий Артемьевич*
Ж
ЖАВОРОНКОВ *Семён Фёдорович*
ЖЕРВЕ *Борис Борисович*
ЖУКОВСКИЙ *Николай Егорович*
З
ЗАВОЙКО *Василий Степанович*
ЗАГОСКИН *Лаврентий Алексеевич*
ЗАГУЛЯЕВ *Фёдор Тимофеевич*
ЗАСЯДЬКО *Александр Дмитриевич*
ЗЕДЕ *Густав Александр*
ЗЕЛЕНОЙ *Александр Ильич*
ЗЕЛЕНОЙ *Семён Ильич*
ЗЕНКЕВИЧ *Лев Александрович*
ЗЕНКОВ *Алексей Васильевич*
ЗУБОВ *Николай Николаевич*
И
ИБН МАДЖИД *Ахмад*
ИВАНОВ *Иван Никифорович*
ИДРИСИ *Мухаммед ибн Мухаммед*
ИЛЬИН *Дмитрий Сергеевич*
ИНГЕНОЛЬ *Фридрих фон*

ИОГАНСЕН *Фредерик Ялмар*
ИСАКОВ *Иван Степанович*
ИСАНИН *Николай Никитич*
ИСТОМИН *Владимир Иванович*
ИТО *Юко*
К
КАБОТ *Джон, Джованни*
КАБОТ *Себастьян*
КАБРАЛ *Педру Алвариш*
КАВЕНДИШ *Томас*
КАВРАЙСКИЙ *Владимир Владимирович*
КАЗА́РСКИЙ *Александр Иванович*
КАМОВ *Николай Ильич*
КАН *Диогу*
КАНАРИС *Фридрих Вильгельм*
КАРМАН *Теодор фон*
КАРТЕР *Джеймс Эрл*
КАРТЬЕ *Жак*
КАРЦЕВ *Пётр Кондратьевич*
КАТАСОНОВ *Александр Семёнович*
КАЦО́НИС *Ламброс*
КЕЙН *Илайша Кент*
КЕННЕДИ *Джон Фицджеральд*
КЕНТ *Рокуэлл*
КИНГ *Эрнест Джозеф*
КИНСБЕРГЕН *Ян Гендрик ван*
КИРЕЕВ *Иван Алексеевич*
КИРОС *Педро Фернандес*
КИТКИН *Пётр Павлович*
КЛАДО *Николай Ааврентьевич*
КЛЕРК *Джон*
КАКАЧЁВ *Федот Алексеевич*
КНИПОВИЧ *Николай Михайлович*
КНУДСЕН *Мартин Ханс Кристиан*
КОГА *Минэити*
КОДРИНГТОН *Эдуард*
КОЗЕНЦ *Ричард*
КОЛБАСЬЕВ *Евгений Викторович*
КОЛБАСЬЕ*В Сергей Адамович*
КОЛИНЬИ *Гаспар де Шатийон*
КОЛЛИНГВУД *Катберт*
КОЛОМБ *Филип Хоуард*
КОЛУМБ *Христофор*
КОЛЧАК *Александр Васильевич*

***КОНГРЕВ** Уильям*
***КОНДРАТЮК** Юрий Васильевич*
***КОНЕЦКИЙ** Виктор Викторович*
***КОНРАД** Джозеф*
***КОНРАД** Чарлз*
***КОНЮХОВ** Фёдор Филиппович*
***КОРБЕТТ** Джулиан*
***КОРНИЛОВ** Владимир Алексеевич*
***КОРОЛЁВ** Сергей Павлович*
***КОССА** Балтазар*
***КОСТЕНКО** Владимир Полиевктович*
***КОСТОВИЧ** Огнеслав Степанович*
***КОЦЕБУ** Отто Евстафьевич*
***КОЧИН** Николай Евграфович*
***КОЧРЕН** Томас*
***КОШКА** Пётр Маркович*
***КРАСОВСКИЙ** Феодосии Николаевич*
***КРЕНИЦЫН** Пётр Кузьмич*
***КРЕНКЕЛЬ** Эрнст Теодорович*
***КРЕПС** Евгений Михайлович*
***КРОН** Александр Александрович*
***КРОПОТКИН** Пётр Алексеевич*
***КРУЗ** Александр Иванович*
***КРУЗЕНШТЕРН** Иван Фёдорович*
***КРЫЛОВ** Алексей Николаевич*
***КУЗНЕЦОВ** Николай Герасимович*
***КУК** Джеймс*
КУНДЖАЛИ III
***КУПЕР** Джеймс Фенимор*
***КУСТО** Жак Ив*
***КУТЕЙНИКОВ** Николай Николаевич*
***КУП** Владимир Петрович*
***КЭННИНГХЕМ** Эндрю Браун*
Л
***ЛАВРЕНЁВ** Борис Андреевич*
***ЛАВРЕНТЬЕВ** Михаил Алексеевич*
***ЛАГОРИО** Лев Феликсович*
***ЛАЗАРЕВ** Михаил Петрович*
***ЛАЙОНС** Эдмунд*
***ЛАПЕРУЗ** Жан Франсуа*
***ЛАПЛАС** Пьер Симон*
***ЛАПТЕВ** Дмитрий Яковлевич*
***ЛАПТЕВ** Харитон Прокофьевич*
***ЛАФФИТ** Жан*

ЛЕВАНЕВСКИЙ *Сигизмунд Александрович*
ЛЕВАШОВ *Михаил Дмитриевич*
ЛЕВКОВ *Владимир Израилевич*
ЛЕВЧЕНКО *Гордей Иванович*
ЛЕГИ *Уильям Даниел*
ЛЕЙФ *Эйриксон*
ЛЕМЕР *Якоб*
ЛЕНЦ *Эмилий Христианович*
ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ
ЛЕОНОВ *Виктор Николаевич*
ЛИСАНДР
ЛИ СУН СИ
ЛИСЯНСКИЙ *Юрий Фёдорович*
ЛИТКЕ *Фёдор Петрович*
ЛОБЕФ *Макс*
ЛОВЕЛЛ *Джеймс*
ЛОМОНОСОВ *Михаил Васильевич*
ЛУХМАНОВ *Дмитрий Афанасьевич*
ЛЮЛЬКА *Архип Михайлович*
ЛЮТЬЕНС *Гюнтер*
ЛЯХНИЦКИЙ *Валериан Евгеньевич*
М
МАГЕЛЛАН *Фернан*
МАЗУРЕНКО *Алексей Ефимович*
МАКАРОВ *Степан Осипович*
МАК-КЛИНТОК *Френсис Леопольд*
МАК-КЛУР *Роберт Джон*
МАЛИНИН *Борис Михайлович*
МАЛЫГИН *Степан Гаврилович*
МАИ *Иван Александрович*
МАРИНЕР *Вильям*
МАРИНЕСКО *Александр Иванович*
МАРКЕ *Альберт*
МАРКЕМ *Альберт Хастингс*
МАРЛОУ *Уильям*
МАРШАЛЛЬ *Вильгельм*
МАТИСЕН *Фёдор Андреевич*
МАТУСЕВИЧ *Николай Николаевич*
МАТЮШЕНКО *Афанасий Николаевич*
МАТЮШКИН *Фёдор Фёдорович*
МАЦИЕВИЧ *Лев Макарович*
МЕЛВИЛЛ *Герман*
МЕНДАНЬЯ ДЕ НЕЙРА *Альваро*
МЕНДЕЛЕЕВ *Василий Дмитриевич*

МЕНДЕЛЕЕВ *Дмитрий Иванович*
МЕРКАТОР *Герард*
МЕРРЕЙ *Джон*
МЕСДАГ *Хендрик Виллєм*
МЕСЯЦЕВ *Иван Илларионович*
МИКЛУХО-МАКЛАЙ *Николай Николаевич*
МОЖАЙСКИЙ *Александр Фёдорович*
МОНК *Джордж*
МОРГАН *Генри*
МОРЗЕ *Сэмюэл Финли Бриз*
МОРИ *Мэтью Фонтейн*
МОУСОН *Дуглас*
МЭХЭН *Алфред Тайер*
Н
НАВЬЕ *Анри*
НАГАЕВ *Алексей Иванович*
НАГАНО *Осами*
НАГУМО *Тюити*
НАГУРСКИЙ *Ян Иосифович*
НАЛЁТОВ *Михаил Петрович*
НАНСЕН *Фритьоф*
НАХИМОВ *Павел Степанович*
НЕВЕЛЬСКОЙ *Геннадий Иванович*
НЕЛЬСОН *Горацио*
НЕ́МИТЦ *Александр Васильевич*
НЕПИР *Чарлз*
НИКИТИН *Владимир Александрович*
НИ́МИЦ *Честер Уильям*
НОВИКОВ-ПРИБООЙ *Алексей Силыч*
НОВОЖИЛОВ *Валентин Валентинович*
НОРДЕНШЕЛЬД *Нильс Адольф Эрик*
НОРДЕНШЕЛЬД *Отто*
НОРМАН *Жак Огюст*
НЬЮТОН *Исаак*
НЭРС *Джордж Стронг7*
О
ОВЦЫН *Дмитрий Аеонтьевич*
ОГОРОДНИКОВ *Степан Фёдорович*
ОДЗАВА *Дзисабуро*
ОДИССЕЙ
ОКТЯБРЬСКИЙ *Филипп Сергеевич*
ОКУНЕВ *Михаил Михайлович*
ОРБЕЛИ *Леон Абгарович*
ОРБЕЛИ *Рубен Абгарович*

***ОСТРОГРАДСКИЙ-АПОСТОЛ** Михаил*
***ОХЕДА** Алонсо де*
П
***ПАВЛЕНКО** Георгий Евстафьевич*
***ПАЙЕР** Юлиус*
***ПАПАЛЕКСИ** Николай Дмитриевич*
***ПАПАНИН** Иван Дмитриевич*
***ПАПЕН** Дени*
***ПАПКОВИЧ** Пётр Фёдорович*
***ПАРРИ** Уильям Эдуард*
***ПАХТУСОВ** Пётр Кузьмич*
ПЕРИКЛ
***ПЕРРИ** Мэтью Колбрайт*
***ПЕРРЭ** Жан Батист Эммануэль*
***ПЕРСАНО** Карло*
ПЁТР 1
***ПИККАР** Огюст*
***ПИКУЛЬ** Валентин Саввич*
***ПИЛКИН** Константин Павлович*
***ПИНЕГИН** Николай Васильевич*
***ПИНСОН** Висенте Яньес*
***ПИРИ** Роберт Эдвин*
ПИРИ РЕЙС
***ПИСАРРО** Франсиско*
ПИТЕАС
***ПЛИМСОЛЬ** Самуэль*
***ПОЗДЮНИН** Валентин Львович*
***ПОЛО** Марко*
***ПОМПЕЙ** Гней*
***ПОПЕНЧЕНКО** Валерий Владимирович*
***ПОПОВ** Александр Степанович*
***ПОПОВ** Андрей Александрович*
***ПОРСЕЛЛИС** Ян*
***ПОРТНОВ** Михаил Дмитриевич*
***ПРАНДТЛЬ** Людвиг*
***ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ** Евгений Николаевич*
***ПРИБЫЛОВ** Гавриил Логинович*
***ПРОНЧИЩЕВ** Василий Васильевич*
***ПУАССОН** Симеон Асни*
***ПУТЯТИН** Евфимий Васильевич*
Р
***РАЙТ** Уилбер и Орвилл*
***РАКОВ** Василий Иванович*
***РАМСЕЙ** Бертран Хоум*

РАСМУССЕН *Кнуд Йохан Виктор*
РЕГУЛ *Марк Атилий*
РЕДЕР *Эрих*
РЕЗАНОВ *Николай Петрович*
РЕЙГАН *Рональд Уилсон*
РЕЙНЕКЕ *Михаил Францевич*
РЁЙСДАЛ *Саломон ван*
РЁЙТЕР *Михиел Адриансзон де*
РИД *Эдвард Джеймс*
РИКОРД *Пётр Иванович*
РИМСКИЙ-КОРСАКОВ *Воин Андреевич*
РИМСКИЙ-КОРСАКОВ *Николай Андреевич*
РИМСКИЙ-КОРСАКОВ *Николай Петрович*
РОГГЕВЕН *Якоб*
РОДНЕЙ *Джордж Брайджес*
РОЖЕСТВЕНСКИЙ *Зиновий Петрович*
РОСКИЛЛ *Стефан Уэнтворт*
РОСС *Джеймс Кларк*
РОСС *Джон*
РУБО *Франц Алексеевич*
РУДНЕВ *Всеволод Фёдорович*
РУДНИЦКИЙ *Михаил Алексеевич*
РУК *Джордж*
РУСАНОВ *Владимир Александрович*
РЫКАЧЁВ *Михаил Александрович*
РЭЛИ *Уолтер*
С
САБЛИН *Николай Павлович*
САВЧЕНКО-БИЛЬСКИЙ *Владимир Александрович*
САКЕЛАРИ *Николай Александрович*
САЛТЫКОВ *Фёдор Степанович*
САМОЙЛОВИЧ *Рудольф Лазаревич*
САННИКОВ *Яков*
САРЫЧЕВ *Гавриил Андреевич*
САФОНОВ *Борис Феоктистович*
СВЕДЕНБОРГ *Эмануэль*
СВЕРДРУП *Отто*
СВЕРДРУП *Харальд Ульрик*
СВИРСКИЙ *Юрий Владимирович*
СЕГЕРС *Херкюлес*
СЕДОВ *Георгий Яковлевич*
СЕМЁНОВ-ТЯН-ШАНСКИЙ *Владимир Вениаминович*
СЕНЯВИН *Алексей Наумович*
СЕНЯВИН *Дмитрий Николаевич*

СЕРВЕРА *Паскуаль*
СЕРГЕЕВ-ЦЕНСКИЙ *Сергей Николаевич*
СИКОРСКИЙ *Игорь Иванович*
СИНДБАД-МОРЕХОД
СКО́РСБИ *Вильям*
СКОТТ *Роберт Фолкон*
СМИТ *Уильям Сидней*
СМОЛЛЕТТ *Тобайас Джордж*
СОБОЛЕВ *Леонид Сергеевич*
СОЙМОНОВ *Фёдор Иванович*
СОКОЛОВ *Александр Петрович*
СОЛИС *Хуан Диас*
СОЛОМЕНКО *Николай Степанович*
СОМОВ *Михаил Михайлович*
СПИРИДОВ *Григорий Андреевич*
СПРЮЭНС *Раймонд Эймс*
СТАНЮКОВИЧ *Константин Михайлович*
СТАРОКАДОМСКИЙ *Леонид Михайлович*
СТЕЛЛЕР *Георг Вильгельм*
СТЕПАНЯН *Нельсон Георгиевич*
СТЕФАНСОН *Вильялмур*
СТИВЕНСОН *Роберт Льюис*
СТОКЕ *Вениамин Фомич*
СТОКС *Джордж Габриель*
СТОЛИЦА *Евгений Иванович*
СТРАБОН
СУШОН *Вильгельм*
СХАУТЕН *Виллєм Корнелис*
СЮРКУФ *Робер*
СЮФФРЕН *Пьер Андре де Сен-Тропец*
Т
ТАРЛЕ *Евгений Викторович*
ТАСМАН *Абел Янсзон*
ТЕБЕНЬКОВ *Михаил Дмитриевич*
ТЕГЕТХОФ *Вильгельм фон*
ТЁРНЕР *Уильям*
ТИЛЛО *Алексей Андреевич*
ТИМОНОВ *Всеволод Евгеньевич*
ТИРПИЦ *Альфред фон*
ТИТОВ *Пётр Акиндинович*
ТКАЧЕНКО *Анатолий Фёдорович*
ТКАЧЕНКО *Михаил Степанович*
ТКАЧЕНКО *Фёдор Степанович*
ТОГО *Хейхатиро*

ТОЛЛЬ *Эдуард Васильевич*
ТОМАШЕВИЧ *Анатолий Владиславович*
ТОМСОН *Чарлз Уайвилл*
ТОРРЕС *Ауис Ваэс де*
ТРАВЕРСЕ *Жан Батист де*
ТРЕШНИКОВ *Алексей Фёдорович*
ТРИБУЦ *Владимир Филиппович*
ТРОМП *Корнелис*
ТРОМП *Мартин*
ТУПОЛЕВ *Андрей Николаевич*
ТУРВИЛЬ *Анн Илларион де*
У
УИЛКИНС *Губерт*
УИЛКС *Чарлз*
УИЛЛОБИ *Хью*
УНКОВСКИЙ *Всеволод Андреевич*
УНКОВСКИЙ *Иван Семёнович*
УОЛЛИС *Самюэль*
УШАКОВ *Георгий Алексеевич*
УШАКОВ *Фёдор Фёдорович*
УЭДДЕЛЛ *Ажеймс*
Ф
ФАБРИЦКИЙ *Семён Семёнович*
ФАРМАН *Анри*
ФАРРАГУТ *Дейвид Глазго*
ФЕМИСТООКЛ
ФИТЧ *Джон*
ФИЦРОЙ *Роберт*
ФИШЕР *Джон Арбстнот*
ФАЕТНЕР *Антон*
ФЛИНДЕРС *Мэтью*
ФРАНКЛИН *Джон*
ФРЕЙЗЕР *Брюс Остин*
ФРОБИШЕР *Мартин*
ФРУД *Уильям*
ФУЛТОН *Роберт*

Х, Ц
ХАККЕРТ *Филипп*
ХАЛИЗОВ *Александр Антонович*
ХАУ *Ричард*
ХЕЙЕРДАЛ *Тур*
ХЕРБЕРТ *Уолтер Уильям*
ХИППЕР *Франц фон*

***ХОЛЛ** Чарлз Френсис*
***ХОМЕНКО** Александр Александрович*
***ХОРИС** Логин Андреевич*
***ХОРТИ** Миклош*
***ХОУК** Эдуард*
***ХРОМЧЕНКО** Василий Степанович*
ХУАН АВСТРИЙСКИЙ
ХУБИЛАЙ
***ХУД** Сэмюэл*
***ХЭЛСИ** Уильям Фредерик*
***ЦИВОЛЬКО** Август Карлович*
Ч
***ЧАПМЕН** Фредерик Хенрик*
***ЧЕЛНОКОВ** Николай Васильевич*
***ЧЕЛОМЕЙ** Владимир Николаевич*
***ЧЕЛЬЦОВ** Иван Михайлович*
***ЧЕЛЮСКИН** Семён Иванович*
***ЧЕНСЛЕР** Ричард*
ЧЖЭН ХЭ
***ЧИЛИНГАРОВ** Артур Николаевич*
***ЧИРИКОВ** Алексей Ильич*
***ЧИХАЧЕВ** Николай Матвеевич*
***ЧИЧАГОВ** Василий Яковлевич*
***ЧИЧАГОВ** Павел Васильевич*
Ш
***ШАБАЛИН** Александр Осипович*
***ШАМПЛЕЙН** Самюэль*
***ШАРКО** Жан Батист*
***ШЕЕР** Рейнхард Карл Фридрих фон*
***ШЕКЛТОН** Эрнест Генри*
***ШЕЛИХОВ** Григорий Иванович*
***ШЕПАРД** Алан*
***ШЕРГИН** Борис Викторович*
***ШЕРШОВ** Александр Павлович*
***ШЕСТАКОВ** Иван Алексеевич*
***ШИЛОВСКИЙ** Константин Васильевич*
***ШИЛЬДЕР** Карл Андреевич*
***ШИМАНСКИЙ** Юлиан Александрович*
***ШИРШОВ** Пётр Петрович*
***ШМИДТ** Отто Юльевич*
***ШМИДТ** Пётр Петрович*
***ШОКАЛЬСКИЙ** Юлий Михайлович*
***ШПАКОВСКИЙ** Александр Ильич*
***ШПАНБЕРГ** Мартын Петрович*

ШПЕЕ *Максимилиан фон*
ШРАМЕНКО *Владимир Николаевич*
ШРАМЕНКО *Святослав*
ШТАЛЬ *Александр Викторович*
ШУБЕРТ *Фёдор Иванович*
ШУЛЕЙКИН *Василий Владимирович*
ШУЛЬЦ *Константин Фёдорович*
ШУХОВ *Владимир Григорьевич*
Э, Ю, Я
ЭБЕРГАРД *Андрей Августович*
ЭВАНС *Рональд*
ЭЙЛЕР *Леонард*
ЭЙРИК РАУДИ
ЭКМАН *Ваган Вальфрид*
ЭРИКСОН *Джон*
ЭССЕН *Николай Оттович*
ЮМАШЕВ *Иван Степанович*
ЯКОБИ *Борис Семёнович*
ЯМАМОТО *Исороку*
ЯНГ *Джон*
ЯНГЕЛЬ *Михаил Кузьмич*
ЯНОВСКИЙ *Михаил Иосифович*

МОРСКИЕ МУЗЕИ

363

Центральный военно-морской музей в Петербурге (Россия) – один из старейших и крупнейших морских музеев. Музей основан в 1709 г. В его коллекции около 2000 моделей кораблей, свыше 7000 образцов оружия и боевой техники, более 1400 произведений искусства, почти 5000 флагов и знамён, собрание орденов и медалей, формы одежды и т.п.

Музей военно-морской верфи в Карлскруне (Швеция) – один из старейших морских музеев мира, экспозиция которого отражает 300-летнюю историю крупнейшей шведской военно-морской верфи. Основу музея составила «камера моделей», созданная по указу короля Адольфа Фредрика в 1752 г., а также чертежи кораблей и книги для нужд кораблестроения. Музей имеет богатые коллекции моделей кораблей и сооружений верфи, оружия, одежды и др. На территории музея находится корабль-памятник – первая подводная лодка ВМС Швеции «Хайен».

Морской музей в Мадриде (Испания) – посвящён истории мореплавания. Создан в конце 18-го столетия. Среди экспонатов старинный глобус Земли (1540), модели галиона (1593) и корабля Х. Колумба «Санта-Мария», портреты знаменитых мореплавателей.

Сэйлемский музей им. Пибоди в г. Сэйлеме (США) – в музее собраны всевозможные редкости, имеющие отношение к морю и мореплаванию. Основан в 1799 г. В музее около 500 моделей кораблей и судов, значительная коллекция носовых украшений и кормового декора парусников 19-го столетия. В собраниях музея около 7,5 тыс. произведений живописи и графики и около 30 тыс. фотоснимков на морскую тематику. Музей имеет богатое собрание навигационных инструментов, среди которых секстаны, компасы, лунные и земные глобусы, подзорные трубы и др.

Морской музей в Париже (Франция) – один из крупнейших морских музеев, экспозиция которого посвящена истории военного и торгового судостроения и мореплавания с древнейших времён до наших дней. Основан в 1801 г. в Лувре, в конце 1827 г. официально открыт указом короля Карла Х. С 1943 г. расположен

во дворце Пале де Шелло. Музей имеет более 3500 экспонатов, среди них около 500 моделей кораблей, редкие экземпляры морских инструментов и карт 15-го – 18-го столетий, флаги, картины, гравюры, носовые фигуры и др.

Морской музей в Тулоне (Франция) – один из старейших музеев Франции, открыт в 1814 г. Экспозиция отражает морскую историю Средиземноморья. Экспонируется большая коллекция моделей французских кораблей и экзотических судов, в т.ч. китайских джонок. Имеются коллекции старинных бронзовых пушек и портретов французских адмиралов.

Морской музей «Принц Хенрик» в Роттердаме (Нидерланды) – один из старейших музеев, экспозиция которого освещает развитие голландского и мирового мореплавания с древнейших времён до наших дней. Основан в 1873 г. по инициативе принца Хенрика Нидерландского. Музей располагает рядом уникальных экспонатов: гравированной на меди панорамой Константинополя (1626), моделями военного корабля «Зеландия» (1662) и флейта (ок. 1700). Отдельная экспозиция посвящена развитию Роттердама, одного из крупнейших портов мира. Имеются макеты верфей и доков.

Музей рыболовства в Бергене (Норвегия) – экспозиция музея рассказывает о развитии рыбной промышленности в стране. Основан в 1880 г. В большом морском аквариуме широко представлены морская фауна и флора.

Музей рыболовства во Влардингене (Нидерланды) – экспозиция музея освещает историю рыболовства в Северном море. Музей располагает большой коллекцией моделей, рисунков и фотографий, показывающей эволюцию голландских судов на протяжении нескольких столетий. Представлены основные виды рыб, обитающих в Северном море. Диорамы иллюстрируют способы лова в прошлом и в наши дни. Показан быт рыбаков: одежда, предметы обихода, обстановка кубриков.

Военно-морской музей в Стамбуле (Турция) – крупнейший в стране национальный музей, экспозиция которого рассказывает об истории турецкого флота начиная с 15-го столетия. Музей расположен на европейской стороне пролива Босфор. Содержит обширные коллекции экспонатов по различным вопросам истории судостроения и мореплавания (модели кораблей, навигационные проборы, морские карты, чертежи, оружие и др.). Среди морских

карт имеется уникальная многоцветная карта мира турецкого мореплавателя и географа Пири Рейса, нарисованная на белой коже в 1462г. В музее хранятся флаги с турецких кораблей. Музей имеет аквариум.

Государственный морской исторический парк в Сан-Франциско (США) – уникальный морской музей под открытым небом, в котором сохраняются на плаву в качестве памятников шесть судов конца 19-го – начала 20-го столетия.

Морской музей в Лиссабоне (Португалия) – содержит одно из лучших собраний моделей судов, выполненных по старым чертежам и сохранившимся оригиналам.

Морской музей на острове Сентоза (Республика Сингапур) – экспозиция посвящена истории Сингапурского порта и развития судостроения. Выставлены богатые коллекции кораллов, ракушек, диковинных рыб.

Музей военно-морской академии Соединённых Штатов Америки в Аннаполисе – экспозиция рассказывает о военно-морской истории страны. Коллекция содержит 108 моделей кораблей, 20 из которых выполнены из кости в конце 18-го – начале 19-го столетий.

Музей истории мореплавания в Амстердаме (Нидерланды) – национальный музей, экспозиция которого посвящена истории развития мореплавания в стране с древнейших времён до наших дней. Имеет ценное собрание старинных карт и навигационных инструментов. Имеются также модели кораблей, выполненные в 17-м столетии. Примечательна коллекция корабельных скульптур, украшавших форштевни и кормы судов.

Музей мореплавания в Бремерхафене (Германия) – экспозиция музея отражает историю германского мореплавания с древнейших времён. Имеет значительные собрания моделей судов и судового оборудования, картин, морских карт, глобусов, навигационных приборов. Музей располагает богатой коллекцией шлюпок и спасательных судов. В старом бассейне порта есть несколько судов-памятников: парусник, плавучий маяк, спасательный буксир, китобойное судно.

Музей судов викингов близ Осло (Норвегия) – расположен на полуострове Бюгде. В музее выставлены три скандинавских

беспалубных парусно-гребных судна эпохи викингов (IX-XII вв.), раскопанных в конце 19-го – начале 20-го столетия в могильных курганах Южной Норвегии.

Национальный морской музей в Антверпене (Бельгия) – крупнейший музей Бельгии, экспозиция которого рассказывает об истории судостроения в стране, о мореплавании, рыболовстве, развитии навигационных знаний, быте и обычаях моряков. Имеются уникальные морские карты, среди них карта Балтийского моря (1526), карта Остланда (1560) известного фламандского картографа Г. Меркатора и более поздние морские карты. Экспонируются первая печатная лоция Северного моря и Балтики; единственный известный экземпляр книги Л.Я. Ваганера «Сокровища мореплавания» (1609), служившая ценным пособием для моряков; пособия по навигации и астрономии, изданные в 17-20 столетиях. Представлены богатые коллекции инструментов для картографирования и навигационных приборов – компасов, лотов, астролябий, квадрантов, биноклей. Коллекция моделей судов отражает развитие судостроения начиная с 1-го века н.э.

Музей мореплавания в Гётеборге (Швеция) – содержит свыше 33 тыс. экспонатов, в т.ч. около 600 моделей судов. Основан в 1917 г. Частью музея является «Башня моряка», возведённая в память о моряках – жертвах 1-й мировой войны. Башня имеет обзорную террасу на высоте 52 м над уровнем моря.

Морской музей в Милане (Италия) – содержит коллекцию моделей торговых судов, военных кораблей, рыболовецких и увеселительных судов разных эпох и стран, в основном средиземноморских. Основан в 1922 г. как частное собрание, в 1932 г. передан городским властям.

Военно-морской музей в Варне (Болгария) – музей, экспозиция которого рассказывает об истории национального мореплавания. Открыт в 1923 г. под названием Морской музей. Современное название получил в 1955 г.

Морской музей в Сплите (Хорватия) – экспозиция посвящена истории мореплавания и рыболовства в Адриатике. Представлены модели судов и кораблей, карты, старинные книги, гравюры, чертежи. Основан в 1925 г.

Морской музей Вилла Дориа в Генуе (Италия) – среди экспонатов модели судов, навигационные инструменты, судовое

оборудование, морские карты, оружие, произведения живописи, уникальные старинные земной и небесный глобусы, созданные в конце 17-го столетия. Основан в 1928 г.

Музей китобойного промысла в Нантакете (США) – расположен на острове Нантакет у Атлантического побережья США. Открыт в 1930г. Экспонатами музея являются вельбот, гребные и рулевые вёсла, набор гарпунов, инструменты для разделки китовых туш, печь для вытапливания жира и производства свечей и др. Широко представлены предметы, изготовленные из кости, – курительные трубки, табакерки, игольники, ножны, маленькие модели судов и др.

Музей моряка в Ньюпорт-Ньюс (США) – американский морской музей, экспозиция которого посвящена военно-морской истории США и других стран, отражает развитие торгового мореплавания и китобойного промысла. Основан в 1930 г. В музее на плаву находятся суда разных народов мира, имеются ценные коллекции моделей кораблей и судов, в т.ч. миниатюрных. Вдоль стен выставочных залов расположена коллекция носовых фигур со старых парусников. Имеются диорамы посвящённые сюжетам американской истории с начала 17-го столетия и морским сражениям. Экспонируются якоря, судовые фонари, устройства для звуковой сигнализации, компасы, подзорные трубы, огнестрельное оружие, чертежи кораблей, гравюры и картины мастеров 17-20 столетий и др.

Морской музей в Рошфоре (Франция) – экспозиция музея посвящена морской истории Франции 17-го – 20-го столетий, проблемам реконструкции французских ВМС после 1-й мировой войны и развитию современных ВМС Франции. Основан в 1936 г.

Музей истории Риги и мореходства (Латвия) – экспозиция музея рассказывает об истории крупного порта на Балтийском море и развитии латвийского морского флота с 9-го столетия до наших дней. Вначале существовал как отдел мореплавания в Рижском городском историческом музее, открытом в 1936 г. Собрание содержит модели различных судов, навигационные инструменты, орудия и приспособления, применяемые в судостроении, различные детали оснастки парусников. Имеется два редких экземпляра глобусов 18-го столетия.

Музей Арктики и Антарктики в Петербурге (Россия) – его экспозиция рассказывает об истории освоения полярных

областей. Открыт в 1937 г. Представлены модели ледоколов и транспортных судов ледового плавания, различные материалы о природе Арктики и Антарктики.

Национальный морской музей в Гринвиче (Англия) – крупнейший морской музей, экспозиция которого посвящена истории британского мореплавания с древнейших времён до наших дней. Основан в 1937 г. Значительное внимание уделено прославленному адмиралу Г. Нельсону. Представлены полотна английских маринистов 19-го столетия, в т.ч. У. Тернера «Трафальгарский бой» (1808).

Государственный исторический музей в Стокгольме (Швеция) – один из крупнейших морских музеев мира, экспозиция которого посвящена истории ВМФ, мореплавания и судостроения. Открыт в 1938 г.

Национальный морской музей в Дан-Лэри (Ирландия) – посвящён истории мореплавания в стране. Открыт в 1941г. Экспонаты показывают особенности прокладки кабелей через океан. Выставлены модели небольших ирландских парусников. Значительное внимание уделено истории спасательной службы в Ирландии и служб переправы через каналы.

Морской музей в Щецине (Польша) – экспозиция музея отражает историю развития судостроения и мореплавания на Балтике от древнейших времён до настоящего времени. Широко отражена флора и фауна Балтийского моря. Открыт в 1946 г.

Музей судостроения в Копенгагене (Дания) – морской музей, экспозиция которого отражает развитие судостроения в 19-20 столетиях. Открыт в 1946 г. Экспозицию составляют модели судов, построенных на датской судостроительной верфи «Бурмейстер ог Вайн». Имеется обширная коллекция моделей китобойных судов, построенных верфью по заказам различных стран. Выставлены точные действующие модели знаменитых судовых дизельных двигателей различных типов, судовое оборудование и др.

Музей военно-морского флота в Гдыне (Польша) – экспозиция отражает историю польского военно-морского флота от эпохи феодализма до наших дней. Открыт в 1953 г.

Морской музей в Бордо (Франция) – коллекция музея

отражает развитие французского мореплавания. Открыт в 1953 г. Имеет большое собрание моделей кораблей, ценные коллекции морских медалей, навигационных инструментов, оружия, корабельных пушек. Стенды выставочных залов украшены рисунками убранства французских кораблей 17-го – 18-го столетий. Среди произведений живописи – полотна французского мариниста К.Ж. Верне и акварели Ф. Руа.

Морской музей Британской Колумбии в Эскаймолте (Канада) – экспозиции музея посвящены отдельным периодам истории мореплавания. Открыт в 1955 г. Музей имеет богатые коллекции картин, фотографий и моделей парусных судов различных типов, холодного и огнестрельного оружия 19-го и 20-го столетий, навигационных инструментов, глобусов и морских карт, старинных пособий по навигации.

Музей наук в Лондоне (Англия) – экспозиция посвящена истории науки и техники. Основан в 1857 г. Отдел «Водный транспорт» содержит большое собрание моделей кораблей, значительная часть которых отражает развитие пароходов с середины 19-го столетия до нашего времени.

Музей мореплавания в Копенгагене (Дания) – создан в 1957 г. как частное учреждение. Основой музея является королевская коллекция, собранная по указу короля Христиана IV от 1609 г. Самая старая модель датируется 1669 г. – это модель линейного корабля «София Амалия». Широко представлено оружие – марсовые фальконеты, гардемаринские палаши, абордажные крючья и др.

Музей подводной археологии в Бодруме (Турция) – в музее экспонируются остатки судов и предметы, добытые на дне моря, а также показана работа подводных археологов. Открыт в 1960 г. в старинном замке-крепости начала 16-го столетия в г. Бодруме (древнем Галикарнасе) на побережье Эгейского моря. В аквариуме музея имеется диорама, показывающая работу археологов под водой во время раскопок. В башне замка-крепости хранятся остатки пяти судов, погибших в древности.

Музей морского рыболовства в Вентспилсе (Латвия) – национальный музей под открытым небом. Открыт в 1962 г. В экспозициях представлены латвийские рыбацкие хутора, рыбацкие лодки и снасти, применявшиеся до 19-го столетия, и другие предметы, рассказывающие о труде и быте латвийских

рыбаков.

Центральный морской музей в Гданьске (Польша) – открыт в 1962 г. Музей имеет отделения: биологии моря и рыболовства, развития портов и гаваней, истории судостроения, мореплавания и морской торговли, военно-морской истории, искусства, культуры и просвещения, популяризации науки. Музей ведёт исследования в области подводной археологии.

Военно-морской исторический выставочный центр в Вашингтоне (США) – один из крупнейших морских музеев страны, экспозиция которого освещает развитие её военно-морских сил от их зарождения до наших дней. Открыт в 1964 г. Располагает значительными коллекциями моделей кораблей, флагов, мундиров, старинного оружия, документов, морских карт, навигационных инструментов, произведений живописи и др. Диорамы изображают наиболее значительные морские сражения. Освещены события Войны за независимость в Сев. Америке (1775-1783), Гражданской войны в США (1861-1865), участие американских ВМС во 2-й мировой войне. Специальная выставка посвящена антарктическим экспедициям 1928-1947 гг. под руководством адмирала Р. Бэрда.

Музей морского флота в Одессе (Украина) – один из крупнейших музеев на Чёрном море. Открыт в 1965 г. В музее экспонируется около 100 тыс. предметов, среди них большая коллекция моделей кораблей, навигационных инструментов эпохи парусного флота.

Морской музей в Таллинне (Эстония) – национальный музей, экспозиция которого освещает развитие морского дела и рыболовства в Эстонии с древнейших времён до наших дней. Открыт в 1965 г. Имеет много моделей судов. Представлены модели старейшего на Балтике маяка Кыпу, сооружённого в 1531 г., и плавучего маяка «Ревальштейн». Экспонируются предметы обихода, сделанные моряками: сундуки, табакерки, курительные трубки, модели судов в бутылках. Современное мореплавание представлено моделями грузовых и промысловых судов. В одном из залов оборудована штурманская рубка, в которой можно познакомиться с методами современного судовождения.

Музей-морской порт на Южной улице в Нью-Йорке (США) – научный и культурно-просветительный центр США, состоящий из Института океанографии, Морского музея, Музея истории

мореплавания и Музея китобоя и рыбака. Создан в 1966 г. Главной достопримечательностью музея является морской порт, воссозданный в том виде, какой он имел в прошлом. У его пирсов суда-ветераны, построенные в 19-20 столетиях, на некоторых из них также находятся музеи.

Роскилле-музей в пригороде Копенгагена (Дания) – музей создан специально для экспонирования пяти судов викингов, обнаруженных в 1920 г. на дне Роскилле-фиорда. Открыт в 1969 г. Суда были построены между 950 и 1050 годами. Они являются уникальными памятниками и представляют большой интерес для истории судостроения и мореплавания.

Эксетерский морской музей в графстве Девоншир (Англия) – музей под открытым небом. Экспонирует свыше 100 судов из разных стран мира. Открыт в 1969 г. на территории бывшего порта.

Норвежский музей мореплавания в Осло – экспозиция которого посвящена истории развития мореплавания в Норвегии с древнейших времён до наших дней. Одна из важнейших задач музея – отражение условий жизни моряков на судах. Основан в 1974 г.

Музей Пунического корабля в Марсале (Италия) – расположен на острове Сицилия и создан специально для экспонирования редчайшего памятника судостроения и мореплавания Древнего Рима – остатков боевого корабля, погибшего в морском сражении 1-й Пунической войны между Римом и Карфагеном (264-241 гг. до н.э.). Корабль был обнаружен в 1971 г. во время археологического обследования западного побережья Сицилии между портами Марсала и Трапани.

Музей истории судостроения и флота в Николаеве (Украина) – экспозиция посвящена истории возникновения судостроения в Древней Руси и создания в конце 18-го столетия в г. Николаеве судостроительной промышленности. Музей открыт в 1978г. В нём выставлены модели судов и кораблей, построенных в г. Николаеве. Перед зданием музея установлены артиллерийские орудия, мины, торпеды и другая боевая техника, снятая с кораблей.

Морской музей и аквариум в Клайпеде (Литва) – уникальный музей, открытый в 1979 г. на Куршской косе в

крепости Копгалис, построенной во 2-й половине 19-го столетия. В казематах крепости и её пороховых погребах выставлены модели различных кораблей, во дворе экспонируются якоря и гребные винты. Широко представлена морская фауна: в 34-х малых аквариумах и в бассейне диаметром 20 м и ёмкостью 750 л содержатся свыше 100 видов рыб Балтийского моря и Куршского залива. В открытых бассейнах живут балтийские тюлени и пингвины Антарктиды. Музей славится богатой коллекцией раковин из всех морей мира (3500 штук), морских ежей, звёзд и ракообразных.

Морской музей в Сиднее (Австралия) – национальный музей, экспонирующий модели судов, старинные инструменты судостроителей, чертежи, суда-памятники (барк, яхта, буксир, лоцманское судно).

Портсмутский музей военно-морской верфи (США) – уникальный музей, экспозиция которого отражает военно-морскую историю одного из старейших кораблестроительных центров США на побережье Атлантического океана (штат Виргиния). В экспозиции модели военных кораблей, военно-морские флаги, старинное оружие, морские карты. Имеется значительная коллекция корабельных орудий, в числе которых английская 12-фунтовая пушка (1777), испанская 18-фунтовая бронзовая пушка (1801), американская 40-фунтовая пушка (1864).

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ СОБЫТИЯ ВОЕННО-МОРСКОЙ ИСТОРИИ

СРАЖЕНИЕ У МЫСА АРТЕМИСИЙ В 480 г. до н.э.

Во время греко-персидских войн 500-449 гг. до н.э. в районе мыса Артемисий на о. Эвбея в Эгейском море произошло морское сражение между греческим и персидским флотами. Греческий флот (270 кораблей) под командованием афинского стратега Фемистокла в течение трёх суток дважды атаковал персидский флот (800 кораблей) под командованием Ариомена. Заняв узкую часть пролива между о. Эвбея и материком, греки лишили противника возможности манёвра и, не позволив ему использовать численное превосходство, нанесли персам тяжёлое поражение.

САЛАМИНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 480 г. до н.э.

Во время греко-персидских войн 500-449 гг. до н.э. у о. Саламин в заливе Сароникос Критского моря произошло морское сражение между греческим флотом под командованием Эврибиада (ок. 380 кораблей) и персидским флотом под командованием царя Ксеркса (св. 1000 кораблей). Греческий флот по плану афинского стратега Фемистокла занял позицию в проливе между о. Саламин и материком, что затруднило противнику использовать своё численное преимущество и стеснило в манёвре. Основным тактическим приёмом греков был таранный удар и абордаж. Греки одержали победу, уничтожив около 200 кораблей персов. Потери греков составили около 40 кораблей, исход сражения изменил ход войны в их пользу.

КИПРСКОЕ СРАЖЕНИЕ 306 г. до н.э.

у берегов о. Кипр в Средиземном море произошло между гребными флотами правителя Египта Птолемея I, владевшего островом, и македонского полководца Деметрия Полиоркета. Триеры македонцев более успешно наносили таранные удары, потопили ряд кораблей противника и выиграли сражение. Флот Птолемея I отступил и македонцы заняли Кипр.

СРАЖЕНИЕ У МЫСА ЭКНОМ В 256 г. до н.э.

Во время 1-й Пунической войны 264-241 гг. до н.э. между

Римом и Карфагеном за господство в Средиземном море римский флот под командованием М. Вулсона Регула (330 гребных кораблей и транспортные суда с десантом 40 тыс. чел.) следовал к берегам Африки для высадки десанта в Карфаген. Встретившись с карфагенским флотом под командованием Гамилькара (350 гребных кораблей) у мыса Экном на южном побережье о. Сицилия, римляне, уступая карфагенянам в манёвренности, противопоставили таранным ударам противника абордаж и разгромили его. Карфагеняне потеряли до 100 кораблей, а римляне – 24 корабля. Победа позволила римлянам высадить свои войска в Сев. Африке.

НАВЛОХСКОЕ СРАЖЕНИЕ 36 г. до н.э.

между флотами Октавиана и Секста Помпея (по 300 гребных кораблей у каждого) во время гражданской войны в Риме. Сражение произошло около гавани Навлох на северном побережье о.Сицилия. Победу одержал флот Октавиана под командованием Агриппы, который успешно применил метательные машины и абордажные мостики.

СРАЖЕНИЕ ПРИ ЛЕПАНТО В 1571 г.

Во время Кипрской войны 1570-1573гг. у входа в залив Патраикос в 60 км от г. Лепанто (средневековое название г. Нафпактос, Греция) произошло морское сражение между флотами Турции и «Священной лиги» (Венеция, Испания, папа римский, Мальта, Генуя, Сицилия, Неаполь, Савойя, Тоскана, Парма и др.). Турецкий флот во главе с Али-пашой Муэдином-Заде (210 галер, 66 галиотов, 25 тыс. солдат) и флот «Священной лиги» под командованием испанского флотоводца дона Хуана Австрийского (6 галиасов, 207 галер, 25 тыс. солдат) утром 7 октября заняли боевые позиции у входа в залив Патраикос, развернувшись друг против друга в линию. Флот «Священной лиги» нанёс сильный удар артиллерией по центру турецкого флота и расстроил его боевой порядок. После этого в ходе абордажного боя солдаты союзников, вооружённые огнестрельным оружием (аркебузами), нанесли тяжёлые потери туркам, большинство из которых имело только холодное оружие. Али-паша был убит, а его корабль захвачен. Флот турок, лишённый руководства, продолжал бой разрозненными группами. Сражение закончилось разгромом турецкого флота, который потерял 205 кораблей. Союзники потеряли 15 кораблей и около 7,5 тыс. солдат. Турки в личном составе понесли более крупные потери. Союзники освободили 12 тыс. невольников-христиан, использовавшихся в качестве гребцов. В этом сражении отличился Мигель де Сервантес, автор

выдающегося произведения мировой литературы – романа «Дон Кихот Ламанчский», командовавший взводом испанских солдат на галере «Маркиза» и потерявший в бою руку. Сражение при Лепанто было последним крупным сражением гребных флотов. Оно показало возросшее значение артиллерии в боевых действиях на море и ускорило развитие парусного флота.

ГРАВЕЛИНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1588 г.

между испанским и английским флотами произошло в период англо-испанской войны 1586-1604 гг. 8 августа у г. Гравелина на берегу пролива Па-де-Кале. Испанский флот (128 кораблей, 2430 орудий), называемый Великой или Непобедимой армадой, под командованием герцога Медины-Седонии 30 мая 1588 г. вышел из Лиссабона с задачей принять десант в портах Нидерландов и высадить его на побережье Англии. Английский флот (197 кораблей, 6500 орудий) под командованием адмирала Говарда неоднократно атаковал испанские корабли на переходе (у Плимута и о. Уайт). Наиболее успешной была атака англичан в полночь 7 августа, когда испанцы стояли у Кале. Спасаясь, испанские корабли начали беспорядочно уходить от англичан, которые 8 августа настигли 50 кораблей на меридиане Гравелина и, имея значительное превосходство в силах, атаковали их. В бою было уничтожено 16 испанских кораблей, английский флот потерь не имел, хотя многие корабли получили повреждения. Ночью силы Армады соединились и Медина-Седония решил возвратиться в Испанию, обогнув Британские острова с севера. Английский флот не мог преследовать испанцев из-за повреждения большей части своих кораблей и отсутствия боеприпасов. У Оркнейских островов и берегов Ирландии 40 кораблей погибло от штормов, уцелевшая часть Армады (63 корабля) в сентябре 1588 г. возвратилась в Испанию. Победа англичан явилась следствием численного и качественного превосходства их кораблей и артиллерии, а также более высокой морской и боевой выучки экипажей. Гибель Великой армады подорвала морское и военно-политическое могущество Испании. Английский флот на длительное время завоевал господство в Атлантике.

ПЛИМУТСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1652 г.

в проливе Ла-Манш. Во время 1-й англо-голландской войны 1652-1654 гг. между голландской эскадрой адмирала М. Рёйтера (30 кораблей, 6 брандеров), конвоировавшей около 60 коммерческих судов, и английской эскадрой адмирала Ж. Эскью (40 кораблей, 6 брандеров) на меридиане порта Плимут 30

августа произошло сражение. Благодаря решительным действиям голландская эскадра одержала победу над превосходящими в кораблях и артиллерии англичанами, которые потеряли 3-и корабля и укрылись в своих портах. Сражение знаменовало зарождение боевых порядков парусных флотов – кильватерных колонн и деление эскадр на три тактические группы – авангард, центр и арьергард.

ЛОУСТОФТСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1665 г.

близ английского порта Лоустофт в южной части Северного моря. Сражение произошло 13 июня во время 2-й англо-голландской войны 1665-1667 гг. между английским флотом под командованием герцога Йоркского (109 парусных кораблей, 28 брандеров и вспомогательные суда) и голландским флотом под командованием адмирала Я. Вассенара (103 парусных корабля, 11 брандеров и вспомогательные суда).

Сражение, начавшееся на рассвете, продолжалось 12 часов и изобиловало абордажными схватками и атаками брандеров. Более мощная артиллерия англичан наносила голландским кораблям большие повреждения. После взрыва голландского флагманского корабля и гибели командующего флотом началось беспорядочное отступление голландцев. Английский флот одержал победу, потеряв 2 корабля, около 1 тыс. чел. убитыми, ранеными и пленными. Потери голландцев составили 14 потопленных и 18 захваченных англичанами кораблей, около 6 тыс. чел. убитыми и пленными. В этом сражении парусные флоты впервые сражались в кильватерном строю.

НОРТ-ФОРЛЕНДСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1666 г.

произошло 4-5 августа близ мыса Норт-Форленд на юго-вост. побережье Англии в ходе 2-й англо-голландской войны 1665-1667 гг. Голландским флотом командовал адмирал Рёйтер (88 кораблей и 20 брандеров), английским – капитан-генерал Монк (81 корабль и 18 брандеров). Сражение произошло после неудачной попытки голландского флота высадить десант на побережье и блокировать устье реки Темза. Английские корабли были лучше вооружены, и это решило исход сражения. Голландцы потеряли 20 кораблей, 4 тыс. чел. убитыми и 3 тыс. чел. ранеными. Английские потери – 1 корабль и 3 брандера. В сражении выявилась большая роль корабельной артиллерии, расположенной вдоль бортов, в результате чего сформировалась линейная тактика ведения морского боя.

СОЛБЕЙСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1672 г.

Во время 3-й англо-голландской войны 1672-1674 гг. в Северном море возле бухты Солбей у восточного побережья Англии 7 июня произошло сражение парусных флотов. Голландским флотом командовал адмирал Рёйтер (75 кораблей, 22 яхты, 36 брандеров, 21 тыс. чел.). Союзные силы состояли из английского и французского флотов.

Английским флотом командовал герцог Йоркский (65 кораблей, 22 брандера, несколько вспомогательных судов, 23,5 тыс. чел.). Французским флотом командовал вице-адмирал Д'Эстре (33 корабля, 8 брандеров, 7 транспортных судов, 11 тыс. чел.). Воспользовавшись отделением при маневрировании авангарда, состоявшего из 33 французских кораблей, от остальных сил союзного флота, голландский авангард из 15 кораблей связал их боем на весь период сражения, обеспечив примерное равенство в силах на главном направлении – против центра и арьергарда противника. В результате многочасового сражения английский флот, потеряв 7 кораблей и 2,5 тыс. чел., отказался от десантных действий против Голландии и не преследовал отходившие к своим берегам голландские корабли. Потери голландского флота составили 2 корабля и 2 тыс. чел.

ГАНГУТСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1714 г. между российским и шведским флотами в ходе Северной войны 1700-1721 гг. Сражение произошло 6-7 августа севернее полуострова Гангут (Ханко) на Балтийском море. Российский флот под командованием генерал-адмирала Ф.М. Апраксина (99 галер с десантом 15 тыс. чел.) разгромил шведский флот под командованием вице-адмирала Ватранга (15 линейных кораблей, 3 фрегата и отряд гребных судов). Российские моряки смелой атакой принудили 7 августа к сдаче в плен 10 кораблей отряда под командованием контр-адмирала Эреншёльда. Остальные корабли шведского флота отошли к Аландским островам. Это была первая победа российского регулярного флота, она позволила перенести боевые действия на территорию Швеции.

ТУЛОНСКИЙ БОЙ 1744 г.

между франко-испанским и английским флотами близ Тулона (Средиземное море) во время войны за Австрийское наследство 1740-1748 гг. В феврале 1744г. франко-испанский флот под командованием адмирала де Кура (27 линейных кораблей, 1740 пушек) вышел из Тулона, направляясь к Гиерским островам, и встретился с английским флотом (29 линейных кораблей, 2144 пушки), которым командовал адмирал Матьюс. Вопреки канонам линейной тактики Матьюс вывел из линии

баталии флагманский корабль и атаковал флот противника, рассчитывая, что за ним последуют остальные корабли. Однако за ним последовало только 2 корабля, а командиры остальных кораблей не решились нарушить линию баталии. В результате английский флот, имевший значительное превосходство над противником в силах, не смог одержать победу. Адмирал Матьюс, отданный под суд за нарушение правил линейной тактики, был уволен со службы и лишён чинов.

МЕНОРСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1756 г.

между английской и французской эскадрами у о. Менорка в Средиземном море, происшедшее 20 мая в период Семилетней войны 1756-1763 гг. Английская эскадра под командованием адмирала Дж. Бинга имела 13 линейных кораблей, французская эскадра под командованием адмирала Р.М. Ла Галиссоньера – 12 линейных кораблей. Англичане, слепо придерживаясь шаблонов линейной тактики, не воспользовались численным превосходством и потерпели поражение. После выхода из строя одного повреждённого корабля центра Бинг задержал движение главных сил и арьергарда для восстановления строя кильватера, в результате чего отстал от авангарда. Воспользовавшись этим обстоятельством, французская эскадра сблизилась с английским авангардом и нанесла ему большие повреждения. Бинг отказался от продолжения сражения и увёл свои корабли в Гибралтар. Французский адмирал не предпринял решительного преследования противника и это спасло английскую эскадру от полного разгрома. За нарушение инструкции, требовавшей безусловного сохранения непрерывной линии баталии, и за поражение в бою, нанёсшее ущерб престижу английского флота, Бинг был отдан под суд и расстрелян. Исход сражения свидетельствовал о серьёзном кризисе военно-морского искусства, основой которого являлась линейная тактика, и показал необходимость разработки новых тактических приёмов достижения победы в морских сражениях.

ЧЕСМЕНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1770 г.

между российской и турецкой эскадрами в Эгейском море во время российско-турецкой войны 1768-1774 гг. Сражение состояло из двух боёв. 5 июля российская эскадра под командованием адмирала Г.А. Спиридова (9 линейных кораблей, 3 фрегата, 1 бомбардирский корабль, 17 вспомогательных судов, 820 орудий) в бою в Хиосском проливе нанесла поражение турецкой эскадре под командованием адмирала Д.Хасан-бея (16 линейных кораблей, 6 фрегатов и около 50 вспомогательных

судов, 1430 орудий). В ходе двухчасового боя был уничтожен турецкий флагманский корабль «Реал-Мустафа», при этом погиб и российский линейный корабль «Евстафий» с экипажем 629 человек.

Лишённая управления турецкая эскадра отступила в Чесменскую бухту, где была блокирована российскими кораблями. Для полного разгрома турок Спиридов в ночь на 7 июля направил в Чесменскую бухту авангард своей эскадры под командованием контр-адмирала С.К. Грейга (4 линейных корабля, 2 фрегата, 1 бомбардирский корабль, 4 брандера). Войдя в бухту, линейные корабли стали на якорь и открыли огонь зажигательными снарядами по турецким кораблям, а фрегаты повели борьбу с береговыми батареями. Несколько турецких кораблей было подожжено. Затем в атаку пошли 4 брандера, один из которых поджёг турецкий линейный корабль. Пожар распространился на другие корабли противника и к утру турецкая эскадра была разгромлена. Было уничтожено 15 линейных кораблей, 6 фрегатов и свыше 40 мелких судов. Один линейный корабль и пять галер были брошены экипажами и захвачены победителями, в бою погибло около 11 тыс. турок. Российский флот в этом бою потерь в кораблях не имел, погибло 11 человек. Чесменское сражение положило начало созданию манёвренной тактики российского флота.

ДОМИНИКСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1782 г.

у о. Доминика (Малые Антильские острова, Вест-Индия) во время войны за независимость в Сев. Америке 1775-1783гг. между французской эскадрой вице-адмирала де Грасса (30 линейных кораблей) и английской эскадрой адмирала Роднея (36 линейных кораблей). Первый бой произошёл 9 апреля, французы потеряли 3 корабля. Утром 12 апреля эскадры вновь встретились. Произошёл второй бой, в ходе которого Родней, впервые нарушив господствующую в то время линейную тактику, прорезал строй французской эскадры 6-ю кораблями своего центра и стал поражать корабли противника продольными залпами. Этот манёвр повторили и корабли арьергарда. Боевая линия французской эскадры была расчленена на три части, управление эскадрой было нарушено. Французские корабли начали отступление отдельными группами. К исходу дня англичане захватили 5 французских кораблей, в том числе флагманский. Адмирал де Грасс попал в плен. Англичане не потеряли ни одного корабля. Прорезание строя неприятельских кораблей с последующей атакой части эскадры противника превосходящими силами стало новым тактическим приёмом англичан.

УЭССАНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1794 г. ("Славное 1 июня")

в Атлантике в 430 милях (800 км) западнее о. Уэссан (50 км к зап. от Бреста, Франция) между английской и французской эскадрами во время войны Французской республики с 1-й антифранцузской коалицией 1792-1797 гг. Находившаяся в море английская эскадра (25 линейных кораблей, 7 фрегатов, 6 вспомогательных судов, всего 2036 пушек) под командованием адмирала Р.Хау получила сведения о выходе из Бреста французской эскадры (26 линейных кораблей, 7 фрегатов, несколько посыльных судов, всего 2066 пушек) под командованием контр-адмирала Вилларе-де-Шуайеза для встречи и сопровождения каравана из 130 судов с хлебом, шедшего из Америки. Утром 1 июня англичане обнаружили французскую эскадру и атаковали её. Английским кораблям удалось прорезать строй французской эскадры и в значительной степени нарушить его. Сражение перешло в бой между отдельными группами кораблей и закончилось победой англичан, боевая выучка которых оказалась выше, чем у французов. Ночью английская эскадра ушла в Портсмут для ремонта повреждённых кораблей. Воспользовавшись этим, французские моряки доставили караван в Брест. Французы потеряли 7 линейных кораблей, 7 линейных кораблей были повреждены, людские потери составили около 3 тыс. человек. У англичан 11 кораблей получили повреждения, 1150 человек были убиты и ранены. В Уэссанском сражении английские корабли широко применяли прорезание кильватерного строя противника, продольные залпы по кораблям, решительное сближение с ними для взятия на абордаж.

АБУКИРСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1798г.

у мыса Абукир (Египет) при впадении реки Нил в Средиземное море между английским и французским флотами во время Египетской экспедиции 1798-1801 гг. Наполеона Бонапарта. Французский флот под командованием вице-адмирала Ф.Брюэса (13 линейных кораблей, 4 фрегата, 1183 орудия, 10 тыс. человек) стоял на якоре у мыса Абукир. Линейные корабли расположились в одну линию в 4-х милях от берега. Между ними и береговой отмелью находились фрегаты. Появление английского флота в районе Абукира Брюэс считал маловероятным. На случай же его нападения он решал принять бой, стоя на якоре. Брюэс дал указание подготовить к бою только правые борта кораблей, обращённые в сторону моря, т.к. исключал возможность атаки со стороны берега. Разведка и охранение отсутствовали. Треть личного состава находилась на

берегу, остальные занимались ремонтом кораблей. 1 августа английский флот под командованием контр-адмирала Г.Нельсона (14 линейных кораблей, 1012 орудий, 8 тыс. человек) обнаружил французский флот и около 19 часов атаковал его с двух направлений – со стороны моря и берега. В ходе артиллерийского боя флагманский корабль французов был уничтожен, находившийся на нём Брюэс погиб. К 21 часу авангард и центр французского флота были разгромлены. Арьергардные корабли под командованием контр-адмирала П.Ш. Вильнёва, обрубив якорные канаты, были снесены к берегу и попали под интенсивный огонь английских кораблей. Сражение закончилось к полудню 2 августа, когда был разбит и арьергард французского флота. Только 2 линейных корабля и 2 фрегата во главе с Вильнёвым спаслись бегством. Наполеон считал, что если бы арьергард Вильнёва вступил в бой, то победу мог бы одержать французский флот. В этом сражении англичане захватили 9 и уничтожили 2 французских линейных корабля и 2 фрегата, свыше 6 тыс. человек было убито, ранено и пленено. Потери англичан составили около 900 человек. Поражение французского флота лишило армию Наполеона морских коммуникаций, связывавших её с Францией, что позволило Англии одержать в марте 1801 г. победу у Александрии.

ТРАФАЛЬГАРСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1805 г.

у мыса Трафальгар на Атлантическом побережье Испании между английским и франко-испанским флотами во время наполеоновских войн 1799-1815 гг. Блокированная английским флотом союзная франко-испанская эскадра под командованием адмирала П.Ш. Вильнёва (18 французских и 15 испанских линейных кораблей) вышла из Кадиса с целью прорваться в Средиземное море. 21 октября, встретившись с английской эскадрой адмирала Г. Нельсона (27 линейных кораблей), Вильнёв отдал приказ повернуть к Кадису, чтобы при необходимости вновь укрыться в нём. Английская эскадра, сблизившись с противником, одной колонной из 15 кораблей под командованием вице-адмирала К. Коллингвуда прорезала строй союзной эскадры, отрезала 16 кораблей арьергарда противника от остальных сил и, действуя умело и решительно, открыла мощный артиллерийский огонь. Другая колонна из 12 английских кораблей, возглавляемая Г. Нельсоном, таким же образом отсекла центр союзной эскадры от её авангарда. Ушедший вперёд авангард эскадры Вильнёва подошёл к месту сражения с большим опозданием и не смог оказать влияния на ход и исход сражения. Сражение закончилось полным разгромом союзной эскадры.

Англичане захватили 17 кораблей, 1 корабль был уничтожен, потери в людях составили около 7 тыс. человек. У англичан было серьёзно повреждено 7 кораблей, погибло 1700 человек, адмирал Нельсон был смертельно ранен. Победа англичан явилась следствием более высокой боевой выучки английского флота, чётких действий кораблей по заранее разработанному плану и применения манёвренной тактики. Англия обеспечила себе господство на море и затруднила связь Франции со своими колониями.

АФОНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1807 г.

между российской и турецкой эскадрами у полуострова Афон в Эгейском море во время российско-турецкой войны 1806-1812 гг. Турецкая эскадра (10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 3 корвета, 2 вспомогательных судна, 1196 орудий) под командованием Сейит-Али 22 июня вышла из пролива Дарданеллы с целью овладеть о. Тенедос – основной военно-морской базой российского флота, блокировавшей проливы. Вице-адмирал Д.Н. Сенявин, командующий российской эскадрой (10 линейных кораблей, фрегат, вспомогательное судно и флотилия малых греческих вооружённых судов, 754 орудий) намеренно дал возможность турецкой эскадре выйти из пролива, а затем отрезал ей путь к отходу в Дарданеллы. 28 июня турки переправили на остров десант (7 тыс. человек) и начали осаду крепости. 29 июня российская эскадра подошла к Тенедосу и турецкие корабли ушли к полуострову Афон. 1 июля произошло сражение, в котором, несмотря на превосходство турок в артиллерии и в скорости кораблей, Сенявин одержал победу, применив новые способы ведения боя: атаку кильватерной колонны противника несколькими взаимодействующими группами своих кораблей, сосредоточение превосходящих сил для удара по флагманским кораблям в центре с одновременным охватом авангарда и сковыванием арьергарда. Турецкая эскадра потеряла 3 линейных корабля, 4 фрегата и 1 корвет, около 1000 чел. было убито, в плен взято 774 человека. Российская эскадра потерь в кораблях не имела, убито было около 250 человек. Поражение турецкого флота вынудило Турцию на перемирие с Россией.

НАВАРИНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1827 г.

между соединёнными эскадрами России, Англии и Франции, с одной стороны, и турецко-египетским флотом – с другой во время Греческой национально-освободительной революции 1821-1829гг. в Наваринской бухте (Южная Греция). 20 октября

соединённая эскадра (27 кораблей, в т.ч. 10 линейных кораблей и 10 фрегатов, всего 1276 орудий) под общим командованием английского вице-адмирала Э.Кодрингтона подошла к Наваринской бухте, где находился турецко-египетский флот (66 кораблей, в т.ч. 3 линейных корабля, 23 фрегата и около 40 корветов и бригов, всего до 2200 орудий) под командованием Мухаррем-бея. Турецко-египетский флот находился под защитой береговых батарей (165 орудий) и 6 брандеров. Союзники значительно уступали в артиллерии, но превосходили в боевой выучке личного состава. Сражение продолжалось около 4 часов и закончилось уничтожением турецко-египетского флота. Его потери составили более 60 кораблей и до 7 тыс. человек. Союзники не потеряли ни одного корабля. Их потери убитыми и ранеными составили около 800 человек. В сражении отличились корабли российской эскадры под командованием контр-адмирала Л.П. Гейдена (4 линейных корабля и 4 фрегата), разгромившая центр и правый фланг флота противника. Разгром турецко-египетского флота значительно ослабил морские силы Турции, содействовал греческой национально-освободительной борьбе и победе России в российско-турецкой войне 1828-1829гг.

СИНОПСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1853 г.

между российской и турецкой эскадрами в Синопской бухте Черноморского побережья Турции во время Крымской войны 1853-1856 гг. Турецкая эскадра под командованием Осман-паши, прибывшая в Синоп из Стамбула, стояла на рейде и готовилась к высадке десанта в районе Сухум-Кале (Сухими) и Поти. Она имела 7 фрегатов, 3 корвета, 2 параходо-фрегата, 2 брига и 2 военных транспорта (всего 510 орудий) и находилась под защитой береговых батарей (38 орудий). Российская эскадра под командованием вице-адмирала П.С. Нахимова, заблокировавшая турецкую эскадру с моря, состояла из 6 линейных кораблей и 2 фрегатов (всего 720 орудий, в т.ч. 76 бомбических, стрелявших разрывными снарядами). Нахимов решил атаковать турок в бухте. Его замысел сводился к тому, чтобы в двухкильватерной колонне ввести на Синопский рейд корабли, поставить их на якорь по диспозиции и атаковать противника артиллерией с короткой дистанции (1-2 кабельтова). Сражение началось 30 ноября в 12 час. 30 мин. и продолжалось до 17 час. Первыми открыли огонь по российской эскадре, входившей на Синопский рейд, турецкие корабли и береговые батареи. Российские корабли, став на якорь, открыли ответный огонь. Через полчаса турецкий флагманский корабль «Авни-Аллах» и фрегат «Фазлы-Аллах», объятые пламенем, выбросились на мель, затем были подожжены или

повреждены и другие турецкие корабли, подавлены или уничтожены турецкие береговые батареи. Турки потеряли 15 из 16 кораблей и свыше 3 тыс. человек убитыми и ранеными. В плен были взяты около 200 человек, в т.ч. Осман-паша и командиры трёх кораблей. Потери российской эскадры в людях составили 37 убитыми и 235 ранеными, многие корабли получили повреждения. Синопское сражение вошло в историю как последнее крупное сражение эпохи парусного флота. Большая эффективность применявшихся в сражении бомбических пушек, стрелявших разрывными снарядами, ускорила переход к строительству броненосного флота.

ХЭМПТОНСКИЙ БОЙ 1862 г.

на Хэмптонском рейде близ Норфолка на Атлантическом побережье США во время Гражданской войны в США 1861-1865 гг. между броненосными кораблями южан («Мерримак») и северян («Монитор»). Артиллерийская дуэль между кораблями, произошедшая 9 марта, окончилась безрезультатно, хотя стрельба велась с близкого расстояния снарядами большого калибра (229 и 280 мм). Снаряды не пробивали броню кораблей толщиной 100 и 200 мм. Хэмптонский бой был первым боем броненосных кораблей, он способствовал их развитию и поиску нового вида артиллерийских снарядов, способных пробивать корабельную броню.

ЧЕМУЛЬПИНСКИЙ БОЙ 1904 г.

российского крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой в Жёлтом море вблизи корейского порта Чемульпо (Инчхон) в начале российско-японской войны 1904-1905 гг. Крейсер «Варяг» (командир капитан 1 ранга В.Ф. Руднев) и канонерская лодка «Кореец» (командир капитан 2 ранга Г.П. Беляев) к началу войны находились в нейтральном порту Чемульпо. Перед началом войны, 8 февраля, порт был блокирован японской эскадрой контр-адмирала Уриу (1 броненосный и 5 бронепалубных крейсеров, 8 миноносцев). 9 февраля Уриу предъявил Рудневу ультиматум, в котором, угрожая силой, потребовал, чтобы российские корабли покинули Чемульпо. Пытаясь прорваться в Порт-Артур, российские корабли вступили в неравный бой с японской эскадрой, в результате которого «Варяг» получил пять подводных пробоин, у него вышли из строя почти все орудия, потери в личном составе составили 31 человек убитыми и свыше 190 ранеными. У противника был потоплен миноносец и повреждены два крейсера. Не имея возможности продолжать бой, российские корабли вернулись в Чемульпо, где

«Кореец» был взорван, а «Варяг» затоплен, чтобы не допустить захвата их противником. Экипажи кораблей через нейтральные порты вернулись на Родину. Чемульпинский бой стал символом героизма, мужества и верности воинскому долгу.

ЦУСИМСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1905 г.

у островов Цусима в Корейском проливе между российским и японским флотами во время российско-японской войны 1904-1905 гг. Российский флот в составе 2-й Тихоокеанской эскадры и 1-го отряда 3-й Тихоокеанской эскадры (всего 30 боевых кораблей, 228 орудий) под общим командованием вице-адмирала З.П. Рожественского совершал переход из Балтийского моря на Дальний Восток. После 220-суточного похода флот 27 мая вошёл в Восточный проход Корейского пролива между островами Цусима и островом Кюсю, где встретился с японским флотом (121 боевой корабль, 910 орудий) под командованием адмирала Х.Того. Кроме численного превосходства, особенно в лёгких силах, японские корабли имели преимущество в бронировании, скорости хода, мощности и скорострельности артиллерии, качестве боеприпасов. В первый день сражения японцы потопили 4-е эскадренных броненосца и вспомогательный крейсер, нанесли серьёзные повреждения другим российским кораблям. В ходе боя Рожественский был ранен, централизованное управление кораблями было потеряно. Только к вечеру управление кораблями было передано контр-адмиралу Н.И. Небогатову. Отбиваясь от атак японцев, российские корабли продолжали следовать во Владивосток. Ночью начались атаки около 60 японских миноносцев, которые, выпустив по российским кораблям 75 торпед, потопили один и сильно повредили три броненосца, что заставило экипажи затопить эти корабли. К утру 28 мая российская эскадра перестала существовать. Отдельные её корабли продолжали вести неравные бои с противником. В Цусимском сражении российский флот потерял 8 эскадренных броненосцев, 1 броненосный крейсер, 1 броненосец береговой обороны, 4 крейсера, 1 вспомогательные крейсер, 5 миноносцев и несколько транспортов. 2 эскадренных броненосца, 2 броненосца береговой обороны и миноносец, на котором находился раненый Рожественский, сдались в плен. 3 крейсера, миноносец и 2 транспорта прорвались в Манилу и Шанхай, где были интернированы до конца войны. Быстроходный крейсер «Изумруд», оторвавшись от преследования, зашёл в бухту Святого Владимира, где в темноте сел на мель. Опасаясь подхода преследовавших его японских кораблей, экипаж вынужден был взорвать крейсер. Только крейсеру «Алмаз», миноносцам

«Бравый» и «Грозный» удалось прорваться во Владивосток. Японские потери составили 3 миноносца, несколько броненосцев и крейсеров получили повреждения.

После возвращения из плена вице-адмирал Рожественский был предан военно-морскому суду, как тяжело раненный в бою был оправдан. Цусимское сражение было крупнейшим в истории войн сражением артиллерийских кораблей, опыт которого лёг в основу дальнейшего развития военно-морского искусства и кораблестроения. Разгром российского флота в значительной степени повлиял на поражение России в российско-японской войне 1904-1905 гг.

ФОЛКЛЕНДСКИЙ БОЙ 1914 г.

между германской и английской эскадрами близ Фолклендских (Мальвинских) островов в юго-западной части Атлантического океана во время 1-й мировой войны. Германская эскадра (5 крейсеров, 28 орудий) под командованием вице-адмирала М. фон Шпее, действовавшая в Тихом океане на морских коммуникациях Англии, возвращаясь через Атлантический океан в Германию, решила без предварительной разведки нанести удар по английской ВМБ Порт-Стэнли на Фолклендских островах. Утром 8 декабря, подойдя к Порт-Стэнли, немцы неожиданно для себя обнаружили стоявшую в порту английскую эскадру вице-адмирала Ф.Д. Стэрди (7 крейсеров, 56 орудий), которая снялась с якоря и, имея преимущество в скорости, догнала немецкие корабли и атаковала их.

Бой носил характер артиллерийской дуэли на дистанции 6,8 миль (11,6 км). В результате боя, продолжавшегося 4,5 часа, все немецкие корабли, за исключением лёгкого крейсера и госпитального судна, были уничтожены. Английская эскадра потерь не имела. Эта победа позволила английскому флоту сосредоточить все свои морские силы на европейском театре военных действий.

МОРСКОЙ БОЙ 1915 г. В РАЙОНЕ ДОГГЕР-БАНКИ

в центральной части Северного моря между английской и германской эскадрами во время 1-й мировой войны. Английское командование, узнав из радиопереговоров о выходе германской эскадры (3 линейных крейсера, 1 броненосный крейсер, 4 лёгких крейсера, 19 эсминцев) под командованием контр-адмирала Ф.Хиппера к Доггер-банке для разведки и уничтожения отдельных отрядов кораблей английского флота, направило для её уничтожения свою эскадру (5 линейных крейсеров, 10 лёгких

крейсеров, 35 эсминцев) под командованием вице-адмирала Д. Битти. Хиппер, обнаружив 24 января английскую эскадру, начал отход к о. Гельголанд. В завязавшемся бою, длившемуся более 3 часов, эскадра Битти не смогла реализовать своё численное преимущество. Ей удалось потопить только один немецкий броненосный крейсер «Блюхер». У англичан был серьёзно повреждён линейный крейсер «Лайон», на котором находился Битти. Бой у Доггер-банки показал важное значение радиоразведки и дешифровки радиограмм противника для определения его замысла и своевременного развёртывания в море своего флота. Это был первый бой с участием кораблей нового класса – линейных крейсеров, показавших высокие манёвренные качества.

ЮТЛАНДСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1916 г.

между английским и германским флотами в Северном море западнее полуострова Ютландия во время 1-й мировой войны. В сражении, которое произошло 31 мая – 1 июня, участвовало около 250 кораблей, в т.ч. 50 линкоров и 14 линейных крейсеров. Англичане (командующий флотом Дж. Джеллико) имели превосходство в силах – 148 кораблей, в т.ч. 28 линкоров и 9 линейных крейсеров, против 99 кораблей, в т.ч. 22 линкора и 5 линейных крейсеров, у немцев (командующий флотом Р. Шеер). Масса бортового залпа английских кораблей в 2,5 раза превосходила массу залпа немецких кораблей. Противники придерживались устаревшей линейной тактики. Бой авангардов происходил в основном между линейными крейсерами сторон на значительном удалении от главных сил. Германский авангард (командующий Хиппер, 5 линейных крейсеров) стремился навести корабли английского авангарда (командующий Битти, 4 линейных крейсера и 6 лёгких крейсеров) на свои главные силы. В ходе боя были потоплены 2 английских линейных крейсера и по 2 эсминца с каждой стороны. Обнаружив главные силы германского флота, Битти повернул на обратный курс и стремительно пошёл к своим главным силам. Преследуя его, германский флот вошёл в боевое соприкосновение с главными силами англичан. Бой главных сил сторон вёлся без решительных действий. Германским кораблям после нескольких боевых столкновений удалось оторваться от противника и возвратиться в свои базы. В сражении англичане потеряли 3 линейных крейсера, 3 броненосных крейсера, 8 эсминцев и около 6 тыс. человек. Потери немцев – 1 линкор, 1 линейный крейсер, 4 лёгких крейсера, 5 эсминцев и 2,5 тыс. человек. Сражение показало, что идея генерального сражения в условиях возросших боевых

возможностей разнородных сил себя изжила. Обе стороны не добились своих целей – английский Гранд Флит (флот метрополии) не смог уничтожить германский Флот открытого моря, а германский флот не добился уравнивания сил путём уничтожения английского флота по частям. Английский флот сохранил своё господствующее положение на море.

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ 1939-1945 гг.

между Великобританией и США с Германией и Италией за коммуникации в Атлантическом океане, Норвежском, Северном и Средиземном морях в период 2-й мировой войны. Стремясь прервать жизненно важные для Великобритании коммуникации в Атлантике и вынудить её выйти из войны, Германия развернула ускоренное строительство подводных лодок в больших количествах и превратила их в основное средство борьбы с транспортными судами и военными кораблями Великобритании и США. Командующий подводным флотом (1936-1943), а затем главнокомандующий ВМС фашистской Германии (1943-1945) адмирал Карл Дёниц, являясь апологетом неограниченной подводной войны, в ходе битвы за Атлантику топил своими подводными лодками не только суда противника, но и суда нейтральных стран, оказавшихся в зоне боевых действий. Особенно эффективными были атаки немецких подводных лодок против союзных конвоев в начальный период войны. Это объяснялось неудовлетворительной подготовкой системы противолодочной обороны союзников и действиями немецких подводных лодок группами («волчьими стаями»). Одним из первых счёт потопленным кораблям и судам открыл командир подводной лодки U-47 лейтенант Гюнтер Прин, ставший первым подводным асом Германии. В сентябре 1939 г. он потопил три английских корабля, за что был награждён Железным крестом 2-го класса. В этом же месяце Дёниц получил от воздушной разведки сведения о противолодочной защите главной операционной ВМБ английского флота Скапа-Флоу, расположенной на Оркнейских островах у северной оконечности Шотландии. Самолёты-разведчики обнаружили в многочисленных противолодочных заграждениях узкий проход для входа в базу. Это дало возможность разработать операцию по торпедированию английских кораблей на внутреннем рейде Скапа-Флоу. Успешное выполнение операции должно было усилить воинственный дух немцев. Выполнение операции К.Дёниц поручил Г. Прину. Ночью 13 октября подлодка U-47 незамеченной проникла на рейд Скапа-Флоу и 14 октября в 0 час. 58 мин. атаковала линкор «Ройял-Оук» водоизмещением 31200 тонн. Из трёх выпущенных торпед лишь

одна взорвалась возле линкора, не повредив его. Уверенные в своём противолодочном заграждении, англичане не подняли тревоги, решив что взрыв произошёл внутри корабля. В 1 час 16 мин. подлодка повторила атаку, выпустив по линкору ещё четыре торпеды. Две из них достигли цели. После их взрыва сдетонировали артиллерийские погреба линкора, он опрокинулся и через 23 минуты затонул. Погибло 832 человека экипажа и командующий Флотом метрополии адмирал Блэнгроув. Немецкая лодка в надводном положении в 2 часа 15 мин. прошла через проход в противолодочном заграждении и, никем не преследуемая, возвратилась на свою базу в Вильгельмсхафене (Северное море, Германия). Подводникам была устроена триумфальная встреча, каждого наградили Железным крестом 2-го класса. Весь экипаж был на приёме у Гитлера, который вручил Г.Прину ещё одну награду – Рыцарский крест. В 1940 г. подлодка U-47 успешно действовала в Северной Атлантике, нападая во главе «волчьей стаи» на английские конвои, за что Г.Прин был награждён Дубовыми листьями к Рыцарскому кресту, став пятым немецким офицером, удостоенным этой награды. 8 марта 1941 г. при атаке английского конвоя подлодка Г. Прина потопила 28-й корабль, но её обнаружили и уничтожили глубинными бомбами корабли эскорта. О гибели Г. Прина официальные власти Германии сообщили лишь 23 мая, когда подводник посмертно был произведён в чин фрегатен-капитана. Вторым подводным асом Германии считался капитан-цур-зее Вольфганг Лют. Став командиром подводной лодки в январе 1940 г., он к ноябрю 1943 г. потопил в Северной Атлантике 43 транспорта общим водоизмещением 225712 тонн и одну английскую подлодку. В августе 1944 г. его назначили начальником Военно-морского училища в Мюрвике близ Фленсбурга. В.Лют погиб 14 мая 1945 г., до ареста правительства К. Дёница (23 мая 1945 г.). Он был застрелен часовым, которому сказал неправильный пароль. Третьим подводным асом Германии был фрегаттен-капитан Эрих Топп. С июля 1940 г. по август 1942 г. он потопил 34 транспорта и один американский эсминец. После войны служил в ВМФ ФРГ, в 1969 г. вышел в отставку в чине контр-адмирала. 17 марта 1941 г. английские эсминцы потопили две подлодки, которыми командовали подводные асы Германии капитан-лейтенант Иоахим Шепке (потопил 39 кораблей и судов, 159130 тонн) и корветтен-капитан Отто Кречмер (потопил 44 транспорта и один эсминец). Экипаж подлодки Кречмера был взят в плен. Кречмер до конца войны находился в лагере для военнопленных. После войны служил в ВМФ ФРГ, в 1970 г. вышел в отставку в чине адмирала флота.

В начальный период битвы за Атлантику (сент. 1939 г. – июнь 1941 г.) немцы и итальянцы потопили 1987 транспортов общим водоизмещением около 7,3 млн. тонн, потеряв при этом соответственно 42 и 24 подлодки. С июля 1941 г. по декабрь 1942 г. Германия и Италия за счёт увеличения численности подлодок и совершенствования тактики их использования потопили 1464 транспорта общим водоизмещением около 7,2 млн. тонн, потеряв соответственно 93 и 30 подлодок. С декабря 1942 г. по январь 1944 г. Великобритания и США, значительно увеличив свои силы для борьбы с подлодками, добились значительного перелома за Атлантику. С выходом Италии из войны (сент. 1943 г.) прекратились боевые действия на коммуникациях в Средиземном море. Всего за этот период немцы и итальянцы потопили 556 транспортов общим водоизмещением около 3 млн. тонн, потеряв соответственно 230 и 27 подлодок. С января 1944 г. эффективность действия немецких подлодок резко снизилась в связи с дальнейшим ростом сил и средств противолодочной обороны союзников, а также высадкой в июне-июле 1944 г. союзных войск в Северной Франции. Однако борьба в Атлантике продолжалась до капитуляции фашистской Германии. С января 1944 г. до конца войны немцы потопили 238 транспортов общим водоизмещением свыше 1 млн. тонн. За всю войну в ходе битвы за Атлантику союзные и нейтральные страны потеряли 4245 транспортов общим водоизмещением около 18,5 млн. тонн. Германия и Италия потеряли соответственно 705 и 81 подводную лодку. Хотя Германии и удалось потопить большое количество транспортов, однако она не смогла нарушить коммуникации Великобритании и США в Атлантике и нанести существенный ущерб их военно-экономическому потенциалу.

АТЛАНТИЧЕСКИЕ КОНВОИ 1939-1945 гг.

Во время 2-й мировой войны США и Великобританией создавались специальные формирования транспортных и вспомогательных судов и кораблей охранения (конвои) для обеспечения безопасности перехода судов с войсками и грузами на Атлантическом театре военных действий. В состав кораблей охранения включались корабли различных классов, в т.ч. авианосцы. Транспортные суда были вооружены артиллерией и имели на борту военную команду. Большое число кораблей и самолётов выделялось для поиска и уничтожения подводных лодок. В состав трансатлантического конвоя обычно входило 45-60 судов, построенных в 9-12 кильватерных колонн. Расстояние между колоннами – 5 кабельтовых (926 м), а между судами в колонне – 3 кабельтова (555 м). Самый большой конвой

за время войны включал 167 судов (август 1944 г.). Конвои в годы войны явились эффективным средством защиты коммуникаций от подводных лодок и авиации фашистской Германии. Всего в 1939-1945 гг. через Атлантику совершили переход около 2200 конвоев, насчитывавших до 75 тыс. судов, из них противнику удалось потопить только 574 (0,75%). Силами противолодочной обороны конвоев было уничтожено 30% подводных лодок противника.

НОРВЕЖСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1940 г. (кодовое наименование «Везерюбунг»)

по вторжению вооружённых сил Германии в Норвегию и Данию во время 2-й мировой войны. Целью операции являлся захват Норвегии и Дании. Операция проводилась с 9 апреля по 10 июня. Против малочисленных вооружённых сил Норвегии и Дании (11 дивизий неполного состава, 4 броненосца, 30 миноносцев, 9 подводных лодок, 190 самолётов) фашистская Германия привлекла 9 дивизий и бригад (около 140 тыс. чел.), 2 линкора, 7 крейсеров, 14 эсминцев, 8 миноносцев, 28 подводных лодок, 270 транспортных судов, свыше 1000 боевых и транспортных самолётов. 9 апреля немецко-фашистские войска вторглись в Данию и в этот же день оккупировали её. Одновременно были высажены морской и воздушный десанты в Норвегии. В течение двух дней немцы захватили все важнейшие порты и аэродромы Норвегии. Учитывая угрозу своим коммуникациям в Атлантике в случае захвата Норвегии, англо-французское командование направило к берегам Норвегии крупные силы своих флотов (3 авианосца, 4 линкора, 2 линейных крейсера, 22 крейсера, 29 эсминцев, 19 подводных лодок, около 500 самолётов) и 14-17 апреля высадило десант (до 4 дивизий) в Центральной и Северной (Нарвик) Норвегии. Войска союзников в Центральной Норвегии успеха не имели и были переброшены в район Нарвика. 3 мая норвежские войска в Центральной Норвегии капитулировали. 8 июня союзники эвакуировались из Нарвика. К 10 июня Норвегия была захвачена немецкими войсками. В ходе Норвежской операции Германия потеряла 22 корабля, 18 транспортных судов, 127 самолётов, свыше 5 тыс. чел.; Норвегия – все корабли (захвачены или потоплены) и 1,7 тыс. чел.; Англия и Франция – 18 кораблей, 15 транспортных судов, 112 самолётов, около 5 тыс. чел. В результате захвата Норвегии и Дании фашистская Германия получила стратегически важный плацдарм на севере Европы, улучшила базирование своих подводных лодок и авиации, обеспечила подвоз стратегического сырья из Скандинавских стран.

СРАЖЕНИЕ У МЫСА МАТАПАН В 1941 г.

между английской и итальянской эскадрами во время 2-й мировой войны. Сражение произошло 28-29 марта в Средиземном море южнее мыса Матапан на полуострове Пелопоннес. Английская эскадра состояла из 1 авианосца, 3 линкоров, 4 лёгких крейсеров и 13 эсминцев. Итальянская эскадра имела 1 линкор, 6 тяжёлых крейсеров, 2 лёгких крейсера и 13 эсминцев. Победу одержали англичане. Решающую роль в дневном бою 28 марта сыграла английская авианосная авиация, серьёзно повредившая торпедами итальянские линкор и тяжёлый крейсер, потеряв при этом один самолёт. В ночном бою 28-29 марта английские линкоры и эсминцы, впервые использовав радиолокационные средства обнаружения и обеспечения применения артиллерийского и торпедного оружия, потопили 3 тяжёлых крейсера и 2 эсминца противника. Поражение итальянского флота создало благоприятные условия для английского флота по срыву немецко-итальянских перевозок в Сев. Африку.

КРИТСКАЯ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ 1941 г.

немецко-фашистских войск по захвату о. Крит (кодовое наименование «Меркурий») во время 2-й мировой войны. Целью операции являлось установление господства в восточной части Средиземного и южной части Эгейского морей. Операция проводилась 20 мая – 1 июня силами воздушно-десантной и горно-стрелковой дивизий и отдельных частей (всего более 23 тыс. чел.), 2-х авиакорпусов (1200 самолётов), морского десанта (около 7 тыс. чел. и 70 судов). Гарнизон о. Крит насчитывал около 30 тыс. чел. английских и около 14 тыс. чел. греческих войск. С моря его поддерживали свыше 30 кораблей, в т.ч. 4 линкора, 1 авианосец, 9 крейсеров, свыше 20 эсминцев. В ходе операции немецко-фашистская авиация завоевала полное господство в воздухе, воздушные десанты захватили плацдармы. 1 июня немецко-фашистские войска полностью овладели о. Крит, их потери составили около 17 тыс. человек убитыми, ранеными и пленными и свыше 200 самолётов. Английские войска потеряли 15 тыс. человек, не считая греческих войск, 1 тяжёлый крейсер, 3 лёгких крейсера, 6 эсминцев, были повреждены 1 авианосец, 3 линкора, 6 крейсеров и 7 эсминцев. Это была первая крупная воздушно-десантная операция 2-й мировой войны.

СОЮЗНЫЕ КОНВОИ В СССР 1941-1945 гг.

Во время 2-й мировой войны на основе соглашений между

союзниками (США, Великобритания и СССР) из США и Великобритании в Советский Союз доставлялись вооружение, боеприпасы, продовольствие и другие материальные ресурсы. В обратном направлении из СССР транспортировалось стратегическое сырьё. Доставка грузов осуществлялась из портов Северной Атлантики в северные порты СССР. Для безопасного перехода транспортных судов морем создавались специальные формирования – морские конвои, включавшие в себя корабли охранения. Конвои формировались в базе Лох-Ю (Великобритания), порту Рейкьявик и заливе Хваль-фиорд (Исландия). Пунктами прибытия конвоев были Архангельск, Северодвинск и Мурманск. Переходы совершались за 10-14 суток и обеспечивались кораблями Великобритании, а в операционной зоне Северного флота охранение конвоев усиливалось за счёт советских кораблей и авиации. Первый английский конвой прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г. В различные годы войны в состав конвоев включалось от 6 до 49 транспортных судов. Всего за время войны в советские порты прибыло 42 конвоя. Из 813 транспортов, следовавших в составе конвоев в СССР, противник потопил на переходе 58 судов, 33 транспорта по различным причинам возвратились в пункты формирования. В обратном направлении вышло 717 судов, из них погибло 27, возвратились в порты отправления – 8. Союзные и советские силы охранения и прикрытия конвоев потопили 27 подводных лодок, 2 линкора и 3 эсминца противника.

ГАВАЙСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1941 г.

японских ВМС, положившая начало войне на Тихом океане. Целью операции являлось уничтожение главных сил Тихоокеанского флота США в ВМБ Пёрл-Харбор на Гавайских островах и обеспечение господства Японии на Тихом океане. Японское ударное авианосное соединение (6 авианосцев, 2 линкора, 3 крейсера, 9 эсминцев, 3 подводные лодки и 8 танкеров) 26 ноября вышло из района Курильских островов, совершило скрытный переход морем и утром 7 декабря из района в 200-270 миль севернее о. Оаху палубной авиацией нанесло внезапный удар по Пёрл-Харбору. В это время там находилось 94 боевых корабля и вспомогательных судов, в т.ч. 8 линкоров, 8 крейсеров, 29 эсминцев, 5 подводных лодок, 394 самолёта береговой авиации. Удар выполнялся с 7 часов 50 минут до 9 часов 45 минут двумя эшелонами бомбардировщиков и торпедоносцев общим составом 272 машины под прикрытием 78 истребителей. Одновременно 5 сверхмалых подводных лодок, доставленных к о. Оаху на крупных подводных лодках, пытались

проникнуть в Пёрл-Харбор и атаковать американские корабли торпедами, но были обнаружены и потоплены. Действия авианосного соединения прикрывали заблаговременно развёрнутые вокруг о. Оаху 27 японских подводных лодок. В результате удара японской авиации были потоплены или выведены из строя 8 линкоров, 6 крейсеров и 2 эсминца, уничтожено 272 самолёта преимущественно на аэродромах, убито и ранено 3400 человек. Потери японцев составили 29 самолётов, 1 большая и 5 сверхмалых подводных лодок. Япония обеспечила себе благоприятные условия для успешного проведения ряда наступательных операций в западной части Тихого океана (Малайская операция 1941-1942 гг., Филиппинская операция 1941-1942 гг., Яванская операция 1942 г.).

МАЛАЙСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1941-1942 гг.

японских вооружённых сил по овладению полуостровом Малакка (Британская Малайя, ныне Федерация Малайзия) и главной английской ВМБ в юго-вост. Азии – Сингапуром (ныне Республика Сингапур) в ходе 2-й мировой войны. Морская десантная операция проводилась 7 декабря 1941 г. – 15 февраля 1942 г. силами оперативного соединения японского флота (9 крейсеров, 16 подводных лодок, 3 авиатранспорта, транспортные и другие суда обеспечения), авиасоединения (около 600 боевых самолётов) и 25-й японской армии (70 тыс. чел.). Японцам противостояли английские силы Восточного флота (1 линкор, 1 линейный крейсер, 3 крейсера, 9 эсминцев), войска общей численностью 145 тыс. человек и около 400 самолётов. Внезапная для англичан высадка японского морского десанта в ночь на 8 декабря прошла без серьёзного противодействия, и японские войска развили наступление со стороны перешейка Кра в южном направлении. Попытка английской эскадры (1линкор, 1 линейный крейсер и 4 эсминца) помешать высадке японского десанта привела к гибели в Сиамском заливе линкора «Принс оф Уэйлс» и линейного крейсера «Рипалс» от ударов японской авиации. Захватив полуостров Малакка, японские войска 9 февраля 1942 г. форсировали Джохорский пролив и осадили крепость Сингапур. Не исчерпав возможностей обороны, английский гарнизон крепости 15 февраля 1942 г. капитулировал. Общие потери англичан – 140 тыс. человек убитыми, ранеными и пленными. Потери японцев – 10 тыс. человек. В результате операции стратегическое положение британских вооружённых сил Юго-Вост. Азии резко ухудшилось.

ПРОРЫВ НЕМЕЦКИХ КОРАБЛЕЙ ИЗ ФРАНЦУЗСКОГО

ПОРТА БРЕСТ В СЕВЕРНОЕ МОРЕ В 1942 г.

Немецкая эскадра в составе линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжёлого крейсера «Принц Эйген», 6 эсминцев и 3 миноносцев, блокированная английским флотом в порту Брест, 11-13 февраля осуществила прорыв через проливы Ла-Манш и Па-де-Кале в немецкие ВМБ Северного моря. Получив сведения о готовящемся прорыве, английское командование 3 февраля повысило готовность своих сил. С 3 по 9 февраля в проливах Ла-Манш и Па-де-Кале было поставлено около 1000 контактных и магнитных мин, у берегов Нидерландов – около 100 магнитных мин. С 11 февраля у Бреста были развёрнуты 3 подводные лодки. Был организован воздушный дозор. Однако выход немецких кораблей из Бреста вечером 11 февраля дозорными английскими самолётами не был обнаружен. Лишь днём 12 февраля немецкие корабли были обнаружены в районе севернее Кале и безуспешно атакованы самолётами и торпедными катерами. Последующие атаки английской авиации и эсминцев также не принесли успеха. Однако оба немецких линкора подорвались на минах и получили тяжёлые повреждения. Утром 13 февраля они прибыли в свои базы, где «Шарнхорст» находился около года в ремонте, а «Гнейзенау» ввести в строй не удалось до конца войны. С января 1943 г. линкор «Шарнхорст» был перебазирован в Сев. Норвегию для действий против союзных конвоев, направлявшихся в порты Сов. Союза. 26 декабря 1943 г. в бою с английскими кораблями от артиллерийского огня линкора «Дюк оф Йорк» и крейсеров, а также торпедных атак эсминцев затонул у мыса Нордкап в Баренцовом море.

ЯВАНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1942 г.

японских вооружённых сил во 2-й мировой войне. Целью операции, проведённой 14 февраля – 15 марта, являлось овладение о. Ява и завершение захвата островов всей Нидерландской Индии (Индонезии). Японские силы вторжения (16 армия, 3-й военно-морской флот, 11-й воздушный флот и части 3-го авиационного соединения) значительно превосходили силы союзников на о. Ява и близлежащих островах, которые имели 50 тыс. солдат, 200 самолётов и малочисленный флот, состоящий из кораблей ВМС США, Великобритании, Нидерландов и Австралии, объединённых в одну эскадру. 14 февраля японцы высадили морской и воздушный десанты на о. Суматра, а 19 февраля – на о. Бали и к концу февраля овладели островами Суматра и Тимор и блокировали подходы к о. Ява. Попытка союзной эскадры (5 крейсеров и 10 эсминцев) под командованием контр-адмирала К.Доормана сорвать высадку японских войск на

о. Яву привела к сражению 27-28 февраля в Яванском море с японским отрядом кораблей (4 крейсера и 14 эсминцев) под командованием адмирала К.Тохакаси. Сражение закончилось разгромом союзной эскадры, японцы потопили 2 крейсера и 2 эсминца, не потеряв ни одного своего корабля. При попытке прорваться из Яванского моря в Австралию союзники потеряли 3 оставшихся крейсера и 3 эсминца, уйти в Австралию удалось лишь 4 американским эсминцам. Высадка японских войск на о. Яву началась 28 февраля и проходила в обстановке полного господства японцев на море и в воздухе. 12 марта японцы полностью овладели о. Ява, а к 15 марта – всеми островами Нидерландской Индии. В результате Яванской операции японские вооружённые силы значительно укрепили свои позиции и получили богатые нефтью и другим сырьём острова, занимающие стратегически важное положение на стыке Индийского и Тихого океанов.

СРАЖЕНИЕ В КОРАЛЛОВОМ МОРЕ 1942 г.

между японским и американским флотами во время 2-й мировой войны. Весной 1942 г. японцы создали реальную угрозу вторжения в Австралию. Первыми объектами захвата они наметили о. Тулаги (Соломоновы острова) и австралийскую ВМБ Порт-Морсби (Новая Гвинея). Американское командование, узнав о японских планах, решило не допустить захвата Порт-Морсби. 3 мая японское авианосное соединение (3 авианосца со 125 самолётами, 6 тяжёлых крейсеров, 3 лёгких крейсера, 15 эсминцев и корабли с десантом) высадило морской десант на о. Тулаги и направилось к Новой Гвинее. Получив об этом сведения от радиоразведки и подводных лодок, американское командование развернуло в Коралловом море авианосное соединение (2 авианосца со 143 самолётами, 7 тяжёлых крейсеров, 1 лёгкий крейсер и 11 эсминцев). 7 и 8 мая между противоборствующими сторонами произошло сражение за пределами дальности стрельбы корабельной артиллерии. Главной ударной силой была авианосная авиация. В этом сражении японцы потеряли авианосец, эсминец и 77 самолётов, были повреждены авианосец, лёгкий крейсер и эсминец. Американцы потеряли авианосец, эсминец и 66 самолётов, был повреждён авианосец. Понеся значительные потери обе стороны прекратили сражение и ушли в свои базы. Высадка японского десанта в Порт-Морсби была сорвана. Успеху американцев способствовало своевременное раскрытие плана операции противника с помощью известного им японского военно-морского кода.

МИДУЭЙ-АЛЕУТСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 1942 г.

японского ВМФ во время 2-й мировой войны. После сражения в Коралловом море (7-8 мая 1942 г.) объединённый японский флот начал подготовку к операции по захвату атолла Мидуэй (Гавайские острова), на котором располагалась главная оперативная база флота США, и западной части Алеутских островов (острова Кыска и Атту). Замысел операции заключался в том, чтобы внезапной высадкой морских десантов овладеть атоллом Мидуэй, островами Кыска и Атту, разгромить в генеральном сражении Тихоокеанский флот США и тем самым обеспечить себе господство на море для достижения последующих стратегических целей в центральной и северной частях Тихого океана.

Главный удар наносился по атоллу Мидуэй, отвлекающий – по Алеутским островам. Японское командование большое внимание придавало внезапности действий, но переоценивало скрытность своей радиосвязи. Американцы, зная японский шифр, раскрыли замысел противника и приняли необходимые контрмеры. К проведению операции японское командование привлекло основные силы флота, которые были сведены в несколько оперативных соединений под общим командованием адмирала И.Ямамото. Для действий на главном направлении были созданы два соединения: ударное авианосное соединение (4 авианосца, 2 линкора, 2 тяжёлых крейсера, 1 лёгкий крейсер, 11 эсминцев, 1 подводная лодка, 261 самолёт) под командованием адмирала Т.Нагумо и десантное соединение (1 авианосец, 2 авиатранспорта, 2 линкора, 10 крейсеров, 21 эсминец, 15 транспортов, 5 тыс. чел. десанта) под командованием вице-адмирала Н.Кондо. Для захвата островов Кыска и Атту сформировали соединение из 2 авианосцев, 6 крейсеров, 12 эсминцев, 6 подводных лодок, 4 транспортов и около 2,5 тыс. чел. десанта под командованием вице-адмирала М. Хосогая. Против этих сил командующий Тихоокеанским флотом США адмирал Ч.Нимиц заблаговременно развернул у атолла Мидуэй свои силы в составе 3 авианосцев, 7 тяжёлых крейсеров, 1 лёгкого крейсера, 15 эсминцев, 11 подводных лодок и 352 самолётов авианосной и береговой авиации. Операция по захвату островов Кыска и Атту проходила 3-7 июня. После удара японской авианосной авиации по ВМБ Датч-Харбор на острове Уналашка , морские десанты без особых помех овладели островами. Сражение у атолла Мидуэй проходило 4-5 июня, оно носило характер взаимных ударов с воздуха. Понеся тяжёлые потери от американской палубной авиации и кораблей, японское ударное соединение 5 июня начало отход. Американцы, также понёсшие потери, не стали

преследовать отходящие японские корабли. Не добившись успеха у Мидуэя, Ямамото вынужден был отозвать своё соединение с Алеутских островов и осуществить отход всех сил флота в свои базы. В сражении у Мидуэя японцы потеряли 4 авианосца, 1 тяжёлый крейсер, 261 самолёт. Американцы потеряли 1 авианосец, 1 эсминец и свыше 120 самолётов. Сражение показало дальнейшее повышение роли авианосной авиации в боевых действиях на море. Поражение японского флота изменило соотношение морских сил на Тихом океане в пользу США.

ТРАГИЧЕСКАЯ ГИБЕЛЬ МОРСКОГО СОЮЗНОГО КОНВОЯ PQ-17 В 1942 г.

во время 2-й мировой войны. 27 июня из Хваль-фиорда (Исландия) с военными грузами для СССР вышел конвой PQ-17 в составе 34 транспортов и спасательных судов в охранении 6 эсминцев, 4 корветов, 2 кораблей противовоздушной обороны, 7 тральщиков и 2 подводных лодок. Прикрытие конвоя осуществляло английское соединение кораблей в составе 1 авианосца, 2 линкоров, 6 крейсеров и 17 эсминцев. Для обеспечения перехода в зоне советского Северного флота было развёрнуто на выходах из баз противника 4 советских и 9 английских подводных лодок. 2 июля в Норвежском море конвой был обнаружен немецкой воздушной разведкой. 4 июля после атак конвоя самолётами-торпедоносцами противника 3 транспортных судна получили повреждения и 2 из них были затоплены своими командами. Опасаясь выхода немецкой эскадры для перехвата конвоя во главе с самым мощным кораблём Германии линкором «Тирпиц», английское Адмиралтейство 4 июля отдало приказ всем своим кораблям, обеспечивающим переход конвоя, вернуться на свои базы, а транспортным судам рассредоточиться и без охраны плыть к советским портам.

Командование Северного флота об этом не было поставлено в известность. Караван PQ-17 находился в это время вне зоны действия советских кораблей. Конвой распался, суда каравана остались без защиты. Для разгрома каравана из Альтен-фиорда (Норвегия) вышла немецкая эскадра с линкором «Тирпиц». 5 июля, не достигнув района нахождения каравана, «Тирпиц» с дистанции 17 кабельтовых был атакован 4 торпедами, выпущенными советской подводной лодкой «К-21». Две торпеды попали в цель, что заставило немецкие корабли возвратиться на свою базу. Беззащитный караван до 10 июля громила немецкая авиация и подводные лодки. Было потоплено 9 транспортов и спасательное судно, 11 повреждённых судов были оставлены и

потоплены своими командами. Вина за гибель конвоя PQ-17 лежит на английском Адмиралтействе.

НОРМАНДСКАЯ ДЕСАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ 1944 г. (кодовое наименование «Нептун»)

по захвату стратегического плацдарма на побережье Сев.-Зап. Франции (Нормандии) во время 2-й мировой войны. Операция проводилась с 6 июня по 24 июля. Силы вторжения союзников под командованием генерала Д. Эйзенхауэра насчитывали 2 млн. 876 тыс. чел. (32 дивизии и 12 бригад), около 7 тыс. кораблей и судов, около 11 тыс. боевых самолётов. На участке вторжения побережье обороняли 3 немецкие дивизии, 49 подводных лодок и 5 эсминцев в базах Бискайского залива, 5 миноносцев и 30 торпедных катеров в Гавре, Шербуре и Бресте, до 500 самолётов.

Операция проводилась при полном господстве союзников в воздухе и на море. В течение первых суток с десантных кораблей и транспортов, форсировавших пролив Ла-Манш, на побережье Нормандии было высажено около 200 тыс. чел. Общие потери сил высадки составили 1 лёгкий крейсер, 9 эсминцев, 25 транспортов и большое число десантно-высадочных средств. В первые же дни операции для быстрой разгрузки войск второго эшелона десанта, техники и других грузов в заливе Сены были сооружены два искусственных порта. Высадившись на пяти плацдармах Нормандии, союзные войска медленно продвигались вглубь континента и только 25 июля создали стратегический плацдарм (110 км по фронту и 30-50 км в глубину).

Операция положила начало открытию 2-го фронта в Европе. Она поучительна достижением внезапности, согласованности действий крупных сил флота, авиации и сухопутных войск при вторжении на необорудованное побережье, сжатых сроков переброски из Англии через Ла-Манш огромного количества воинских грузов и войск.

МОРСКИЕ И ИНЫЕ ТЕРМИНЫ И ИХ СОДЕРАЖАНИЕ

Абордаж – способ ведения боя (до 19 ст.) гребными и парусными судами; сцепление атакующего корабля с неприятельским с целью его захвата в рукопашном бою. Абордажным оружием служили кортики, палаши, мушкеты и др.

Авианесущий корабль – боевой надводный корабль, имеющий на вооружении самолёты или вертолёты и необходимые устройства для их размещения и боевого применения. К авианесущим кораблям относятся авианосцы, вертолётоносцы, крейсера, десантные и противолодочные корабли и другие корабли, имеющие на вооружении палубные самолёты и вертолёты.

Авианосец – боевой надводный корабль, основной ударной силой которого являются палубные самолёты и вертолёты. Оборудованы средствами для взлёта и посадки корабельных летательных аппаратов, ангары и подъёмники для их доставки на палубу и др. Первые авианосцы вошли в состав английских ВМС в 1918 г. Во 2-й мировой войне были главной ударной силой флотов США, Японии и Великобритании. Современные авианосцы имеют водоизмещение до 100 тыс. т, длину полётной палубы до 350 м, скорость до 35 узлов (64,8 км/ч), способны нести 100 и более самолётов, экипаж составляет до 6300 человек. Действуют в составе авианосных групп (1 авианосец и 8-10 кораблей охранения) и авианосных ударных соединений (2-4 группы).

Авиация военно-морского флота – один из родов сил военно-морского флота, предназначенный для уничтожения боевых сил флота противника и его морских транспортных средств, прикрытия корабельных группировок в море, ведения воздушной разведки на морских и океанских театрах военных действий.

Аврал – работа на корабле, в которой принимает участие весь экипаж или большая его часть. Объявляется для выполнения задания, имеющего общекорабельное значение (подготовка и постановка корабля в док, погрузочно-разгрузочные работы и др.).

Адмиралтейств-коллегия – высший орган управления военно-морскими делами в России. Учреждена в 1718 г., в 1802 г. вошла в состав созданного Морского министерства. В 1827 г. преобразована в совещательный орган при министре –

Адмиралтейств-совет.

Адмиралтейство – место строительства и ремонта военных кораблей в России, имелись в Петербурге, Воронеже, Архангельске, Астрахани, Кронштадте, Севастополе и Николаеве. В ряде стран Адмиралтейство является высшим органом управления ВМФ (ВМС) и строительства флота.

Адмиралтейств-совет – орган управления военно-морским ведомством в России, учреждён в 1827 г. взамен Адмиралтейств-коллегии. До 1836 г. – совещательный орган при Морском министерстве. В 1836-1860 гг. – высшее хозяйственное учреждение Морского министерства. В 1860-1917 гг. – высший распорядительный и законодательный орган Морского министерства. Упразднён декретом Сов. власти (1917).

Адмиральский час – предобеденный перерыв в 11 часов, который объявлялся ежедневно на флоте и в Адмиралтейств-коллегии для того, чтобы матросы и офицеры могли «выпить и закусить» перед обедом. Введён в российском флоте по распоряжению Петра I.

Азимут – угол между плоскостью истинного меридиана места (точки) наблюдателя и вертикальной плоскостью, приходящей через эту точку и наблюдаемый предмет.

Айсберг – плавающая ледяная гора, оторвавшаяся от материкового или шельфового ледника, спускающегося в море. Айсберги имеют длину до 70 км, ширину до 40 км, высоту над поверхностью воды до 190 м и более в Арктике, до 300 м в Антарктике. Айсберги погружены в воду до глубин в 4-5 раз больших, чем высота их надводной части. Встречаются в Сев. Ледовитом океане и в сев.-зап. части Атлантического океана, спускаясь иногда до параллели 40˚ с.ш., а в южном полушарии до параллели 35˚ ю.ш. Представляют опасность для мореплавания.

Акваланг – индивидуальный ранцевый дыхательный аппарат для работы и пребывания человека под водой. Изобретён французами Ж.И. Кусто и Э. Ганьяном в 1943 г.

Антарктида – южный полярный материк, занимающий центральную часть Антарктики. Площадь 13975 кв. км. Средняя высота 2040 м, наибольшая 5140 м. Коренной рельеф – чередование гор с глубокими впадинами, средняя высота 410 м. Антарктида покрыта мощным ледовым щитом. Средняя толщина льда 1720 м, максимальная 4500 м. Ледниковый покров спускается в океан, образуя шельфовые ледники, обрывающиеся у уреза воды. У берегов много айсбергов. Климат самый суровый на Земле. Самая низкая температура –94,5˚ С. Средняя температура зимой (июнь-август) от –60˚ до –70˚ С, на побережье от –8˚ до –35˚ С; летом (декабрь-февраль) соответственно от –30˚ до –50˚ С и от

–1° до –2° С.

Антарктика – южная полярная область Земли, включающая Антарктиду с окружающими её морскими пространствами и мелкими островами. Площадь 52,5 млн. кв. км.

Арктика– северная полярная область Земли, включающая окраины Евразии, Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан и находящиеся в нём острова. Арктику с юга ограничивают Северным полярным кругом, её площадь 21 млн. кв. км. Зимой над океаном температура до –50° С, над сушей до –60° С; летом над океаном около 0° С, у берегов и над сушей до +10° С.

Архипелаг – группа островов, расположенных близко друг от друга и рассматриваемых обычно как одно целое. Острова архипелага часто имеют сходное геологическое строение и происхождение.

Астролябия – угломерный инструмент для измерения высот светил и определения широты и долготы в астрономии, а также горизонтальных углов при землемерных работах. В современной астрономии применяется призменная астролябия.

Астрономия – наука о строении, развитии и движении космических тел, их систем и Вселенной в целом. Для судовождения важную роль играет мореходная астрономия.

Атлас океанов – фундаментальный научный труд, обобщающий современные знания о природных процессах, протекающих в Мировом океане и атмосфере над ним. Содержит карты по разделам: история исследований, дно океана, климатофизические свойства и химия вод, биогеография, справочные и навигационно-географические карты. Издан в СССР в 3-х томах: 1-й том – Атлас Тихого океана (1974), 2-й том – Атлас Атлантического и Индийского океанов (1977), 3-й том – Атлас Северного Ледовитого океана (1980).

Атолл – коралловый остров, имеющий форму кольца, которое окружает сравнительно глубокую (до 150 м) лагуну. Лагуна может быть изолированной или сообщающейся с океаном (морем) проливами. Диаметр атолла достигает 130 км и более. Максимальная высота над уровнем (моря) 7-8 м. Атоллы характерны для тропических морей Тихого океана, реже встречаются в Индийском и Атлантическом океанах.

Атташе военно-морской – сотрудник дипломатического представительства (посольства, миссии), являющийся советником посла по военно-морским вопросам и представляющий ВМС своего государства в стране пребывания. Пользуется дипломатическими привилегиями и иммунитетом.

Аэростат – летательный аппарат легче воздуха. Подъёмная

сила создаётся заключённым в оболочку газом (водород, гелий, нагретый воздух) с меньшей плотностью, чем атмосферный воздух.

Баллистика – наука о движении артиллерийского снаряда, неуправляемой ракеты, авиабомбы, пули. Различают внутреннюю и внешнюю баллистику. Внутренняя баллистика изучает движение снаряда в канале ствола орудия под действием пороховых газов, внешняя – движение снаряда на траектории полёта.

Банка – участок морского дна, глубина над которым значительно меньше окружающей глубины моря; сиденье на шлюпке для гребцов.

Батиметрия – измерение водных глубин.

Батискаф – самоходный обитаемый аппарат для глубоководных океанографических и др. исследований. Водоизмещение до 200 – 300 т, экипаж 1 – 3 человека. Наибольшая глубина погружения, достигнутая с помощью батискафа, 10919 м (Марианская впадина в Тихом океане, 1960). Могут использоваться для разведки и осмотра подводных объектов.

Батометр – прибор для взятия проб воды с различных глубин и измерения температуры.

Бич – первоначально безработный моряк, впоследствии портовый бродяга, бездельник, корабельный побирушка. Так издавна назывались на побережье Тихого океана бродяги, обычно дезертиры с китобойных судов, кормящиеся добычей жемчуга или сбором того, что выбрасывает море (брёвна, доски, уголь и т.п.).

«Большой сбор» – построение личного состава корабля в торжественных случаях (подъём флага, морской парад и т.д.). Сигнал «Большой сбор» передаётся средствами корабельной сигнализации и дублируется командой.

Боновое заграждение – плавучее заграждение из бревён, тросов и др. металлических конструкций для защиты входов в порт, на рейд и др. места стоянки кораблей, судов, а также важных гидротехнических сооружений (плотин, мостов, дамб и т.п.) от проникновения боевых катеров, подводных лодок, торпед, подводно-диверсионных средств противника. Имеет разводную часть для прохода своих кораблей (судов). Комбинация бонового заграждения с сетевым заграждением называется боносетевым заграждением.

Бора – сильный холодный ветер, дующий со склонов гор в сторону моря. Часто достигает силы шторма. Наблюдается в районе Новороссийской бухты, на побережье Далмации от Триеста до Албании, на Новой Земле, побережьях Гренландии и

Антарктиды.

Бофорта шкала – условная шкала для оценки силы ветра в баллах по его действию на наземные предметы и по волнению моря: 0 – штиль (безветрие), 4 – умеренный ветер, 6 – сильный ветер, 10 – буря (сильный шторм), 12 – ураган.

Боцман – должность младшего командного состава корабля (мичман или старшина). Отвечает за исправность корпуса корабля, такелажа и палубных устройств, осуществляет руководство общекорабельными работами.

Боцманмат – воинское звание строевых унтер-офицеров в российском флоте (соответствует званию старшины 1-й статьи). В отсутствие боцмана исполнял его обязанности.

Брандер – судно, загруженное горючими и взрывчатыми веществами, служившее для поджога кораблей противника в эпоху парусного флота. Обычно брандеры подходили на близкое расстояние к противнику и пускались по ветру или течению на его корабли. Команда поджигала и покидала их. Горящие брандеры, сблизившиеся с кораблями противника, поджигали их. Во время 1-й и 2-й мировых войн брандерами стали называть суда, загружаемые балластом и затопляемые у входа в гавани, бухты и каналы с целью их закупорить.

Бриг – двухмачтовое морское судно с прямыми парусами водоизмещением до 300 т, использовавшееся в 18 – 19 столетиях для перевозки грузов. В военном флоте бриги использовались для крейсерской, дозорной и посыльной служб, имели водоизмещение около 400 т, до 24 пушек и до 120 человек экипажа.

Бриз – ветер на побережье с регулярной сменой направления, возникающий от неодинаковости нагревания суши и воды. Днём дует с моря на сушу, а ночью – с суши на море. Скорость морского бриза 4 – 7 м/с, берегового – около 1 м/с. Морской бриз распространяется до 30-40 км в глубь суши, береговой бриз в сторону моря распространяется несколько дальше.

Броненосец – надводный корабль 2-й половины 19-го - начала 20-го столетия с мощным артиллерийским вооружением и сильной броневой защитой. Предназначался для ведения морского боя. Броненосцы имели водоизмещение 5 – 18 тыс. т, 4-е орудия главного калибра 254 мм или 305 мм, скорость до 18 узлов (33 км/ч).

Буканьеры – морские разбойники 17-го столетия на островах Вест-Индии. Нападали на испанские колонии в Америке, испанские и др. торговые суда.

Буссоль – геодезический инструмент для измерения горизонтальных углов между магнитным меридианом и

направлением на какой-либо предмет. Применяется при выполнении геодезических и некоторых гидрографических работ, ориентировке планшета, определении магнитных склонений.

Вахтенный журнал – официальный документ на корабле для записи в хронологической последовательности всех основных событий, связанных с жизнью, повседневной и боевой деятельностью корабля с момента вступления в строй и до исключения из состава флота. Ведётся вахтенным офицером, а при стоянке на швартовых – дежурным по кораблю.

Верфь – предприятие для постройки и ремонта кораблей и судов, судостроительный или судоремонтный завод.

Вечерняя поверка – сбор личного состава корабля для проверки наличия старшин и матросов на корабле. Проводится под руководством дежурного по кораблю при участии командиров подразделений. Для сбора на вечернюю поверку подаётся сигнал «Малый сбор». О результатах вечерней поверки дежурный по кораблю докладывает командиру корабля и дежурному по соединению.

Виндсерфер – спортивный снаряд в виде доски с парусом. Изобретён в 1960 г. канадцами Д. Дрейком и Ф. Пейном. На основе виндсерфера развился вид спорта – виндсерфинг.

Витальеры – организация пиратов Балтийского и Северного морей в 13 – 15 столетиях.

Водоизмещение – масса корабля (судна) равная массе вытесненной им воды при нахождении на плаву без хода. Различают водоизмещение полное, наибольшее, нормальное, стандартное и порожнём. Для подводных лодок различают надводное и подводное водоизмещение. Подводное водоизмещение больше надводного на массу воды, принимаемой в цистерны главного балласта при погружении.

Военно-морская база – оборудованный район побережья и прилегающего участка моря, предназначенного для базирования сил флота.

Военно-морское искусство – теория и практика подготовки и ведения боевых действий силами ВМФ самостоятельно и во взаимодействии с другими видами вооружённых сил. Военно-морское искусство включает в себя стратегическое использование ВМФ, оперативное искусство и тактику ВМФ.

Военно-морской флаг – символ принадлежности военного корабля к вооружённым силам данного государства и его неприкосновенности. Является боевым знаменем корабля. Поднимается: на стоянке – на кормовом флагштоке, на ходу – на стеньге последней мачты.

Волонтёр – доброволец; лицо, добровольно поступившее на

военную службу.

Вперёдсмотрящий – матрос, стоящий во время тумана, при плавании в опасном от мин районе и при тралении у гюйсштока корабля, а также находящийся в носовой части шлюпки, идущей под парусами. Обязан немедленно докладывать обо всём замеченном впереди по курсу следования на мостик корабля, а на шлюпке – старшине шлюпки.

«Все вдруг» – дополнение к команде, требующее одновременного выполнения данного действия всеми кораблями, например, «Поворот «Все вдруг» на новый курс».

Вспомогательный крейсер – грузовое или пассажирское быстроходное судно, переоборудованное на период боевых действий для уничтожения транспортных судов противника, постановки минных заграждений, конвойной и дозорной службы.

Вымпел – узкий, длинный, раздвоенный на конце флаг. Поднимается на мачте военного корабля, находящегося в кампании и носится круглосуточно. В российском флоте введён в 1700 г.

Галеас – военный парусно-гребной корабль типа галеры. Имел один ряд вёсел (по 9 – 10 гребцов на весло) и три мачты с косыми парусами. Длина до 80 м, экипаж 800-1200 человек.

Галера – военное гребное судно, получившее наибольшее распространение в средневековье. Имело один ряд вёсел (по 4-6 гребцов на весло), таран, метательные машины, арбалеты, позднее пушки. Длина до 60 м, экипаж до 450 человек.

Галиот – парусное двухмачтовое грузовое судно водоизмещением 200-300 т. Имел на передней мачте прямые паруса, а на кормовой косые. Галиоты были распространены в странах Западной Европы в конце 18-го – середине 19-го столетия.

Гало – преломление и отражение света в ледяных кристалликах атмосферы. Представляют собой светлые цветовые круги, дуги, пятна, наблюдаемые вокруг диска Солнца или Луны.

Гальваноударная мина – контактная морская мина, взрывающаяся под действием электрического тока, поступающего на взрыватель от гальванических элементов, срабатывающих при разрушении колпака (рожка) мины от касания борта корабля.

Гардемарин – звание в российском военном флоте в 1716-1917 гг. Присваивалось воспитанникам, окончившим Морскую академию, а позже Морской кадетский корпус (1716-1752, 1860-1882, 1906-1917) и проходившим на кораблях годичную или более длительную практику со сдачей экзаменов перед производством в мичманы. В остальные периоды так именовались воспитанники старших классов (рот) Морского

кадетского корпуса, выпускавшиеся в чине мичмана.

Генерал-адмирал – высшее воинское звание в российском флоте, соответствовало генералу-фельдмаршалу в сухопутных войсках. Введено в 1708 г., с 1762 г. стало присваиваться наследникам царского престола или великим князьям как почётное звание.

Геодезия морская – отрасль геодезии, связанная с решением научных и прикладных геодезических задач на море. Главной научной задачей остаётся определение формы земной поверхности и гравитационного поля в океанах и морях. Прикладные задачи связаны с практическими работами на море, требующими геодезического обеспечения: например, разведка и эксплуатация природных ресурсов, строительство гидротехнических сооружений и пр. Важнейшей задачей такого обеспечения является картографирование рельефа дна, сопровождаемое его съёмками.

Гидрография – наука, занимающаяся исследованием и описанием водных объектов Мирового океана, их формы, размеров, характера берегов, глубин, рельефа и грунтов дна.

Гидросамолёт – самолёт особой конструкции, способный производить взлёт и посадку на водной поверхности. Различают следующие типы гидросамолётов: летающие лодки, самолёты на поплавках и самолёты-амфибии. Основное назначение – поиск и уничтожение подводных лодок, ведение разведки, поиск и спасение людей в море.

Гирокомпас – навигационное гироскопическое устройство для указания направления географического меридиана. Используется для выработки курса корабля (судна) и определения направлений на земные ориентиры и небесные светила.

Глиссер – небольшое быстроходное судно (катер) с особой формой днища, позволяющей поддерживать его на воде при движении главным образом за счёт динамических сил набегающей воды. Судно касается воды только кормовой частью, что значительно снижает сопротивление воды его движению. Движителями служат гребные винты, водомётные движители, воздушные винты.

Дальность видимого горизонта – расстояние от наблюдателя до видимого горизонта на море. Определяется по формуле D1 = 2,08 (корень из $h1$), где D1 – дальность видимого горизонта в милях, h1 – высота глаза наблюдателя над уровнем моря в метрах. Дальность видимого горизонта приводится в «Мореходных таблицах».

Дальность видимого предмета – расстояние от наблюдателя до видимого предмета. Определяется по формуле D2 = 2,08

(корень из $h1$ + корень из $h2$), где D2 – дальность видимого предмета в милях, h1 – высота глаза наблюдателя над уровнем моря в метрах, h2 – высота наблюдаемого предмета в метрах.

Двигатель судовой – энергосиловая машина, преобразующая какой-либо вид энергии в механическую работу, используемую для приведения в движение корабля (судна) или для привода судовых электрогенераторов.

Движитель корабля (судна) – устройство, преобразующее энергию двигателя или естественного источника энергии в поступательное движение корабля (судна). В качестве движителя используют парус, весло, гребной винт, воздушный винт, гребное колесо, водомётный движитель, роторный движитель и др.

Девиация компаса – отклонение подвижной системы компаса от направления на магнитный (у магнитного компаса) или на географический (у гирокомпаса) полюс Земли. Возникает под влиянием магнитного и электромагнитного полей, ускоренного движения, качки и др. Девиация уничтожается с помощью специальных средств.

Девятый вал – исторически сложившееся у мореплавателей представление о самой сильной волне на море во время шторма. Моряки считают самой большой волной каждую четвёртую, седьмую или одиннадцатую. Однако чаще всего наибольшую высоту и разрушительную силу приписывают девятой волне, которую называют «девятым валом».

Дереликция – оставление судна экипажем при угрозе гибели. Осуществляется по приказу капитана, когда исчерпаны возможности борьбы за живучесть судна или возникала внезапная опасность (взрывы на судне, подрывы на мине и пр.).

Джонка – грузовое плоскодонное парусное судно с малой осадкой, распространённое в странах Юго-Вост. Азии и Дальнего Востока. Имеет широкие приподнятые нос и корму и низкую среднюю часть. Грузоподъёмность до 600 т, длина до 55 м, ширина до 9 м. На джонке устанавливают до 5 мачт, некоторые из них иногда сдвинуты к левому борту.

Диссентеры – одно из названий протестантских сект, отделившихся от господствующей церкви в Англии в 16 – 17 вв.

Дифферент – наклон корабля в продольной плоскости. Измеряется в градусах или линейных единицах как разница между углублениями носа и кормы.

Долгота географическая – одна из двух координат, определяющая положение пункта на поверхности Земли относительно начального (Гринвичского) меридиана. Измеряется дугой экватора в градусах от начального меридиана до меридиана наблюдателя. Долгота к востоку от начального

меридиана (до 180˚) называется восточной (имеет знак плюс), к западу – западной (имеет знак минус).

Дрейф корабля – снос движущегося корабля с линии его курса под влиянием ветра или течения. Величина дрейфа характеризуется углом, образуемым линиями истинного курса и действительного перемещения корабля. Учитывается при счислении пути.

Дудка морская – свисток особого устройства для внутрикорабельной сигнализации. С её помощью на кораблях военного флота подавали различные сигналы («Побудочный», «Обеденный», «Подъём флага», «Спуск флага», «Смена вахты», «Всем наверх» и др.). Дудку на кораблях первыми стали применять англичане. С появлением на кораблях радиотрансляции утратила своё значение.

Живучесть корабля – способность корабля при получении повреждений сохранять свои эксплуатационные и мореходные качества. Обеспечивается непотопляемостью, пожаробезопасностью, надёжностью технических средств, подготовленностью экипажа.

Загребной – первый от кормы с правого борта гребец на шлюпке, по которому равняются при гребле все остальные. Загребными назначаются наиболее сильные, выносливые и опытные гребцы.

Звёздный глобус – прибор, представляющий собой модель небесной сферы, на которой отмечены основные звёзды, используемые при определении места корабля в море. С помощью звёздного глобуса решаются многие задачи мореходной астрономии, не требующие большой точности.

Зелёный луч – вспышка зелёного цвета в момент исчезновения солнечного диска за горизонтом (обычно морским) или появления его из-за горизонта. Наблюдается в природе крайне редко, лишь при очень прозрачном воздухе. Длится несколько секунд. Явление связано с рефракцией солнечных лучей в атмосфере. Согласно старинному поверью, зелёный луч – это символ надежды и удачи, а моряка, увидевшего его, ожидает счастливое плавание.

Зенит – верхняя точка пересечения отвесной линии с небесной сферой над головой наблюдателя. Высота зенита над горизонтом равна 90˚.

Зодиак – пояс неба, в пределах которого расположено 12 созвездий, что соответствует числу месяцев в году, и происходит видимое годовое движение Солнца, Луны и главных планет. Месяцы обозначаются знаком того созвездия, в котором в это время находится Солнце. Порядок расположения созвездий –

Овен, Телец, Близнецы, Рак, Лев, Дева, Весы, Скорпион, Стрелец, Козерог, Водолей и Рыбы.

Зыбь – длинные (до 300-400 м) и пологие морские волны высотой до 10-15 м, распространяющиеся и при полном безветрии (мёртвая зыбь). Возникает в результате действия отдалённого шторма или после продолжительного ветра. Может распространяться на расстояние в несколько тысяч миль от зоны зарождения.

Изобара – изолиния (линия равного значения) атмосферного давления на синоптической карте.

Изобата – изолиния (линия равного значения) глубины моря на морской карте.

Иммунитет корабля (судна) – неприкосновенность корабля (судна) в силу того, что он является государственной собственностью. Признан в международном праве.

Историограф – должностное лицо, которому поручено вести историографическую работу на корабле, в части, соединении, объединении, учреждении или учебном заведении ВМФ.

Кабельтов – внесистемная единица длины, применяемая в навигации для измерения расстояний, равная 185,2 м, т.е. 0,1 морской мили.

Канонерская лодка – боевой корабль с мощным артиллерийским вооружением для ведения боевых действий в прибрежных районах моря, на озёрах и реках. Водоизмещение до 2,5 тыс. т (речных до 1,2 тыс. т), скорость 10 – 20 узлов (18-37 км/ч), вооружение: 2-5 артиллерийских орудия калибра 75-152 мм, автоматические зенитные пушки и пулемёты.

Капер – частновладельческое судно, специально вооружённое для действий на морских коммуникациях противника в целях нарушения его торговли и судоходства. Каперы использовались в 15-19 столетиях правительствами различных государств Европы и Америки. Капером называли также частное лицо, снаряжавшее и вооружавшее за свой счёт судно для ведения каперства. Вознаграждением для каперов была захваченная на судах добыча. Для придания законного характера действиям капера воюющее государство выдавало ему так называемое каперское свидетельство, без которого нападения на торговые суда считались пиратскими. Каперство было запрещено в 1856 г. «Декларацией о морской войне», принятой Парижским конгрессом.

Капитан-командор – воинское звание офицерского состава российского ВМФ в 1707-1732, 1751-1764 и 1798-1827 годах. В 1764-1798 гг. именовался «капитан бригадирского ранга». Звание было промежуточным между капитаном 1-го ранга и контр-

адмиралом.

Караван – группа совместно буксируемых судов; группа транспортных судов, идущих в охранении боевых кораблей, называется конвоем, а корабли охранения – эскортом.

Каравелла – морское парусное судно, распространённое в 13-17 столетиях в Италии, Испании и Португалии. Водоизмещение 20-400 т. Имела 3-4 мачты, высокие надстройки в носу и на корме. Обладала хорошей мореходностью. На каравеллах совершили плавание Х. Колумб через Атлантический океан (1492) и Васко да Гама из Европы в Индию (1498).

Кардинал – высший духовный сан в католической церкви, их собранием (конклавом) и из их среды избирается римский папа.

«Карманный» линкор – так назывались германские тяжёлые крейсера «Дойчланд» (впоследствии «Лютцов»), «Адмирал Шеер» и «Адмирал Шпее», построенные в 1928-1934 гг. с учётом ограничений Версальского мирного договора 1919 г. Название получили за небольшие размеры (полное водоизмещение 16200 т), хотя на них размещалось мощное артиллерийское вооружение: 6 орудий калибра 280 мм и 8 – 150 мм, 6 зенитных орудий – 105 мм, 28 малокалиберных зенитных автоматов, 2 четырёхтрубных торпедных аппарата и 2 гидросамолёта. Скорость 26 узлов (48 км/ч), дальность плавания до 19 тыс. миль (ок. 35 тыс. км). В годы 2-й мировой войны действовали на коммуникациях в Атлантическом и Индийском океанах, а также в Арктике.

Картография – наука о географических картах, методах их создания и использования. Морская карта отображает весь Мировой океан или какую-либо его часть. Морские карты предназначены для обеспечения безопасности плавания, решения специальных задач ВМФ, использования природных ресурсов Мирового океана.

Кают-компания – помещение на корабле (судне) для офицерского (командного) состава. В ВМФ (ВМС) многих стран на кораблях существуют также кают-компании для старшин (унтер-офицеров, мичманов). Первенствующим лицом в офицерской кают-компании является (в отсутствии командира корабля и его прямых начальников) старший помощник командира корабля, а в кают-компании старшин – главный боцман корабля.

Ковш – небольшая, защищённая от действия волн акватория в порту или гавани, специально предназначенная для стоянки малых кораблей и шлюпок.

Колокол громкого боя – электрический звонок на корабле для подачи сигналов тревог и для других надобностей, установленных Корабельным уставом.

Командор – воинское звание старшего командного состава в

некоторых странах. Употребляется также в сочетании с другими званиями.

Комендор – воинская специальность матросов (старшин), обслуживающих артиллерийские установки на кораблях и в береговых артиллерийских частях российского ВМФ, а также в ряде иностранных военных флотов.

Коммодор – в Англии, США и Голландии командир соединения кораблей, не имеющий адмиральского звания.

Компас – навигационный прибор для определения курса корабля или направления на ориентир (пеленг, азимут). По принципу действия чувствительного элемента различают магнитные, гироскопические и гиромагнитные компасы.

Кондотьер – предводитель наёмных отрядов в 14-15 вв. в Италии; человек, готовый за плату сражаться за любое дело.

Кондуктор – воинское звание в российской армии и на флоте. В ВМФ – ближайший помощник офицера-специалиста. Комплектовались из унтер-офицеров, окончивших школу по своей специальности.

Конкистадоры – испанские и португальские завоеватели Мексики, Центральной и Южной Америки в конце 15-го и в 16 ст.

Контрразведка военная – деятельность, осуществляемая системой специальных органов, создаваемых в вооружённых силах данной страны для борьбы с разведкой других государств, действующих непосредственно против её армии и флота.

Корабельная архитектура – научная дисциплина, изучающая общее устройство корабля и отдельных его частей. Определяет внешний вид и конструкцию корабля.

Корабельная разведка – вид разведки, осуществляемый одиночными надводными (подводными) кораблями (группой кораблей) для получения сведений о ВМС противника в интересах подготовки и ведения боевых действий на море.

Кораблевождение – наука о точном и безопасном плавании кораблей по

избранным курсам и способах определения их места в море, основах

маневрирования и практических методах решения этих задач. Включает:

навигацию, мореходную астрономию, лоцию, технические средства

кораблевождения, общую теорию маневрирования. Связано с

гидрометеорологией и океанографией, данные которых учитываются при

вождении кораблей.

Кораблестроение (судостроение) – отрасль

судостроительной промышленности, занимающаяся проектированием, строительством и испытанием кораблей и судов ВМФ. В широком смысле включает также такие научные дисциплины, как корабельная архитектура, строительная механика корабля, теория корабля.

Коралловый риф – подводная или невысокая надводная гряда, образованная из известковых скелетов кораллов. Коралловые рифы покрывают или окаймляют в некоторых районах Мирового океана скалистые участки морского дна на глубинах не более 50-60м.

Кораллы – морские беспозвоночные животные класса коралловых полипов типа кишечнополостных. Некоторые из них обладают массивным известковым скелетом. Кораллы образуют большие колонии, создавая атоллы, коралловые рифы и острова. Особенно многочисленны кораллы в тропическом поясе Тихого океана.

Корвет – трёхмачтовый военный корабль 17-19 столетий с прямым парусным вооружением и 18-30 орудиями на верхней палубе. Использовался как разведывательный и посыльный корабль. Водоизмещение 460 т и более. В период 2-й мировой войны – эскортные корабли специальной постройки в ВМС США и Великобритании. Водоизмещение 500-1600 т, скорость 16-20 узлов (30-37 км/ч). Вооружение: артустановки калибра 76-102 мм и зенитные автоматы калибра 20-40 мм, бомбомёты и глубинные бомбы. Имели радиолокационные и гидроакустические средства воздушного и подводного наблюдения.

Корсары – морские разбойники (пираты), нападавшие на торговые суда и прибрежные города. Термин стал употребляться с 14-го столетия. Корсарами в 16-м столетии называли также судовладельцев во Франции, которым правительство выдавало разрешение на захват и уничтожение судов противника.

Кортик – прямой тонкий кинжал с обоюдоострым клинком и обычно с костяной рукояткой. Личное холодное оружие офицерского состава ВМФ различных стран. Является предметом парадной формы одежды. Впервые появился в 16 столетии как абордажное оружие.

Крейсер – боевой надводный корабль для ведения морского боя, нарушения морских коммуникаций противника и пр. Появился в 60 – 70-х годах 19-го столетия. До середины 20-го столетия основным вооружением была башенная артиллерия (6-9 орудий калибра 203-280 мм). В годы 2-й мировой войны крейсера делились на лёгкие, водоизмещением до 12 тыс. т, и тяжёлые – до 21 тыс. т. Современные крейсера имеют новую архитектуру, вооружены ракетными и артиллерийскими комплексами

различного назначения, их водоизмещение составляет 5-14 тыс. т, скорость до 35 узлов (65 км/ч).

Круизы – перевозка пассажиров морем с целью отдыха или развлечений с возвращением в пункт отправления. Составная часть туризма.

Крюйс-пеленг – способ определения места корабля по двум пеленгам на один и тот же ориентир, взятым через определённый промежуток времени, и пройденному кораблём расстоянию по курсу за это время.

Лаг – навигационный прибор для измерения скорости корабля и пройденного им расстояния.

Лагуна – залив, соединённый с морем узким проливом или отделённый от него наносной косой, а также внутренний водоём атолла.

Лайнер – крупное быстроходное пассажирское судно.

Легат – уполномоченный римского папы, выполняющий его особые задания.

Ледокол – судно для плавания во льдах с целью поддержания навигации в замерзающих бассейнах.

Ленд-лиз – закон, принятый Конгрессом США (1941), о передаче взаймы или в аренду вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия и др. материальных ресурсов странам антифашистской коалиции в период 2-й мировой войны.

Лента на бескозырке – введена в российском флоте в 1872 г. На лентах чёрного или оранжевого цвета с тремя продольными чёрными полосками (гвардейские) золотыми буквами пишется название флота или военно-морского училища.

Летучий голландец – распространенный в преданиях легендарный образ голландского моряка, который был осужден на вечное скитание по морям, и встреча с которым считалась несчастьем. Летучим голландцем называют обычно судно, потерпевшее крушение, но не затонувшее, а продолжающее плавать без экипажа.

Линейный корабль (линкор) – двух-трёхпалубные парусные корабли конца 17-го – первой половины 19-го столетия с мощным артиллерийским вооружением (до 130 пушек, расположенных по бортам в линию) для ведения морского боя в соответствии с линейной тактикой (отсюда название). С развитием техники заменены броненосцами. На смену броненосцам пришли линкоры, прототипом которых считается «Дредноут» (Англия), вступивший в строй в 1906 г. Интенсивное строительство линкоров, как крупных боевых кораблей с мощной артиллерией и бронёй для уничтожения кораблей всех классов в морском бою и

нанесения артиллерийских ударов по береговым объектам, осуществлялось перед 2-й мировой войной и в её период. Наиболее совершенным линкором того времени считается «Айова» (США) постройки 1940 г. Его полное водоизмещение – 59 тыс. т, скорость – 30 узлов (55 км/ч), толщина бортовой брони – 406 мм, вооружение: 9 орудий калибра 406 мм, 20 – 127 мм, 80 – 40 мм, 48 зенитных автоматов калибра 20 мм. На корабле базировалось 4-е самолёта. После 2-й мировой войны линкоры утратили своё значение.

Линия перемены дат – условная линия на поверхности земного шара (проходит преимущественно по меридиану 180°), при пересечении которой по международному соглашению принято изменять дату: при движении с запада на восток – условились считать одну и ту же дату дважды, а при перемещении с востока на запад – пропускать одно число.

Лот – навигационный прибор для измерения глубины моря с борта корабля.

Лоция – навигационное пособие, содержащее подробное описание отдельных морей и побережий океанов, их берегов, навигационных опасностей, условий плавания, рекомендованных путей в данном районе, господствующих ветров и др. гидрометеорологических условий навигации, опасных зон навигации, знаков навигационной обстановки, условий подхода к портам и др. важные для мореплавания данные.

Лоцман – специалист по проводке судов в пределах порта, на подходах к нему или между портами, хорошо знакомый с местными условиями навигации.

Люнет – открытое с тыла полевое или долговременное оборонительное сооружение (укрепление), состоящее из 1-2 фронтальных валов (фасов) и боковых валов.

«Малый сбор» – построение личного состава корабля (кроме лиц суточного наряда и уволенных на берег) для развода на работы, на вечернюю поверку и т.п. Сигнал о построении на «Малый сбор» подаётся средствами корабельной сигнализации и дублируется командой.

Маневрирование корабля – изменение скорости и направления движения корабля для достижения какой-либо цели: подход к причалу для швартовки, постановка на якорь, снятие с якоря, расхождение в море с другим кораблём, построение в ордер для совместного плавания, поиск противника, сближение с противником и занятие позиции для применения по нему оружия и т.д. Является научной дисциплиной, изучающей вопросы управления манёврами корабля.

Мателот – соседний корабль в строю. В зависимости от

положения корабля мателоты именуются: передний, задний, правый, левый.

Маяк – средство навигационного оборудования морей, служащее для определения местоположения корабля при плавании в виду берега, ориентирования и т.д.

Меридиан географический – линия пересечения поверхности земного эллипсоида с плоскостью, проходящей через Северный и Южный географические полюсы. Все точки, лежащие на одном меридиане, имеют одинаковую географическую долготу. За начальный (нулевой) меридиан в 1884 г. на международной конференции в Вашингтоне был принят меридиан, проходящий через Гринвичскую астрономическую обсерваторию (Англия). От него отсчитывается также всемирное и поясное время. Гринвичская обсерватория основана в 1675 г. в предместье Лондона – Гринвиче. В 1948 г. переведена в замок Хёрстмонсо в 70 км к юго-востоку от Лондона.

Метеорология – наука, изучающая состав и строение атмосферы, а также явления, происходящие в ней (тепловые режимы, движения воздуха, влагооборот и фазовые превращения воды в атмосфере, электрические, оптические и акустические явления). Военная метеорология изучает влияние метеорологических условий на действия войск (ВМС), на применение оружия и военной техники.

Миля морская – единица для измерения расстояний на море, равная длине дуги земного меридиана в 1'. Международная морская миля равна 1852 м.

Мина морская – вид морского оружия, устанавливаемый в воде и предназначенный для поражения подводных лодок, надводных кораблей, катеров и судов противника. По степени подвижности различают якорные, донные и плавающие мины. По принципу действия бывают контактные и неконтактные. Контактные мины по способу взрывания делятся на гальваноударные, антенные и др., неконтактные – на магнитные, индукционные, гидродинамические, акустические и комбинированные. Могут ставиться надводным кораблём, самолётом и подводной лодкой.

Минный заградитель – надводный корабль или подводная лодка для постановки минных заграждений против надводных кораблей и подводных лодок противника. Широко использовались в 1-ю и 2-ю мировые войны.

Миноносец – боевой надводный корабль для уничтожения кораблей противника торпедами. С появлением минных крейсеров и эскадренных миноносцев (эсминцев) строительство миноносцев прекратилось (начало 20-го столетия).

Мировой океан – совокупность океанов и морей Земли, воды которых образуют океаносферу, окружающую все материки и острова. Занимает площадь 361,06 млн. кв. км (ок. 70,8% земной поверхности). Объём воды составляет 1,3 млрд. куб. км. Средняя глубина ок. 3800 м, наибольшая – 11022 м (Марианский желоб в Тихом океане). Материками делится на четыре части: Атлантический, Тихий, Индийский и Северный Ледовитый океаны.

Монитор – низкобортный боевой бронированный корабль для операций у морских берегов и на реках. Водоизмещение доходило до 8 тыс. т, имел 2 – 3 орудия калибром до 381 мм, до 8 орудий калибром 102-120 мм. После 2-й мировой войны строительство мониторов прекращено.

Море – часть Мирового океана, обособленная сушей или возвышением дна и отличающаяся от океанической акватории солёностью и температурой воды, характером течений, проливами или строением земной коры дна. Различают средиземные, окраинные и межостровные моря.

Мореплавание (мореходство) – искусство плавать по морям.

Мореходная астрономия – раздел практической астрономии, разрабатывающий приёмы определения места корабля (судна) в море по наблюдениям небесных светил.

Морская опись – совокупность работ, производимых в море и на берегу с целью собирания сведений для составления или корректуры морских навигационных карт, руководств и пособий данного района моря (океана).

Морская практика – комплекс знаний, необходимых для практического управления кораблём и его механизмами в любых условиях плавания и выполнения различных корабельных работ по содержанию корабля в исправном состоянии и чистоте. В военно-морских училищах изучается как специальный предмет.

Морской корпус – привилегированное военно-морское учебное заведение России, готовившее для флота строевых корабельных офицеров. Создан в 1752 г. на базе Морской академии (1715-1752). Наименование корпуса неоднократно менялось: Морской шляхетный кадетский корпус (с 1852), Морское училище (с 1867), Морской кадетский корпус (с 1891), Морской корпус (с 1906). Курс обучения включал кадетские и гардемаринские классы и продолжался 4 – 6 лет. После окончания корпуса и года плавания на кораблях флота гардемарины сдавали экзамены и производились в первый офицерский чин (мичман).

Навигация – наука о способах выбора пути и методах определения места и перемещения корабля в море с учётом

решаемых им задач и влияния внешней среды (ветра, течений, волнения и др.).

Надир – расположенная под горизонтом точка небесной сферы, в которой её пересекает отвесная линия, проходящая через пункт наблюдения. Надир диаметрально противоположен зениту.

Невязка – расхождение одномоментных счислимых и обсервованных координат корабля. Направление невязки определяется от счислимого места к обсервованному.

НунатаИк – изолированная скала или горный останец, выступающий над поверхностью ледника. Наиболее типичны для периферии ледниковых покровов Гренландии и Антарктиды.

Обручение с морем – традиционная торжественная церемония, символизировавшая обручение могущественной торговой республики Венеция с Адриатическим морем. Дож выходил в лагуну на роскошном парадном судне – галере «Буцентавр», бросал в воду золотое кольцо и произносил ритуальные слова: «О море, с тобою обручаюсь в знак неизменного и вечного владычества над тобой». Церемония происходила ежегодно в праздник Вознесения. Впервые она была совершена, вероятно, в 998 г. 26-м дожем Пьетро Орсеоло и существовала до конца 18-го столетия.

Обсервация – определение места корабля по наблюдениям объектов с известными географическими координатами (береговых ориентиров, радиомаяков, радионавигационных систем и др.). Периодически обсервации необходимы для проверки точности счисления пути корабля.

Огни Святого Эльма – электрический разряд в атмосфере в виде светящихся пучков или шаров, возникающих на остроконечных высоких сооружениях при большой напряжённости электрического поля в атмосфере, главным образом во время грозы. Моряки часто наблюдали эти огни на реях и стеньгах своих парусников при плаваниях в тропических широтах. Древние греки называли такие огни именами Кастора и Поллукса – покровителей мореходов – и толковали их возникновение как доброе предзнаменование, однако одиночный светящийся пучок или шар считался предвестником беды. Мореплаватели средних веков называли это явление огнями Святого Эльма – искажённое имя Святого Эразма, тоже покровителя моряков.

Океан – часть Мирового океана, расположенная среди материков, обладающая самостоятельной системой циркуляции вод и другими специфическими особенностями. По этим признакам выделяют Атлантический, Тихий, Индийский и Северный Ледовитый океаны.

Океанология (океанография) – совокупность научных дисциплин, изучающих моря и океаны – их размеры, очертания и глубины, рельеф дна, состав и характер его грунта, физические и химические свойства воды, ее температуру на поверхности и на глубинах, течения, приливы, волны, оптические и акустические явления в водной среде, другие явления, происходящие в океанах и морях, взаимодействие Мирового океана с твердой и воздушной оболочкой земного шара и др. Главная задача океанологии (океанографии) – познание законов природы океанов и морей с целью использования их для нужд человечества. Данные океанологии (океанографии) широко используются для обеспечения безопасности плавания кораблей и судов.

Ордер – определённый порядок построения охраняющих и охраняемых кораблей (судов) и действующих с ними самолётов (вертолётов) при выполнении задач под единым командованием. Создаётся в целях наиболее эффективной обороны и ведения боевых действий и может быть походным и боевым.

Остойчивость корабля – способность корабля, выведенного из положения равновесия воздействием внешних сил (волн, ветра и пр.), вновь возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия этих сил. Является одним из важнейших мореходных качеств корабля.

Отвесная линия – линия, перпендикулярная плоскости горизонта, проходящая через центр небесной сферы и соединяющая точки надир и зенит.

Открытое море – водные пространства морей и океанов, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды прибрежных государств. Основу правового режима Открытого моря составляет принцип свободы Открытого моря, т.е. право пользоваться в Открытом море свободой судоходства и полётов, рыболовства, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, возведения искусственных островов и сооружений, проведения научных исследований. Международные нормы правового режима Открытого моря кодифицированы и закреплены в Женевской конвенции об Открытом море 1958 г. и Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву.

«Отрепетовать сигнал» – команда, при которой поданный перед этим сигнал должен быть повторён вслед за поднявшим его кораблём или постом. Репетование организуется для большей надёжности приёма сигналов отдельными кораблями (постами), особенно в условиях плохой видимости.

Пакетбот – небольшое парусное судно для перевозки почты и выполнения посыльной службы. В России входили в состав флота в 18 – начале 19 столетия, имели водоизмещение 200-400 т,

вооружение – несколько пушек. В Англии, Голландии и Германии до конца 19-го столетия пакетботами называли паровые рейсовые почтовые и почтово-пассажирские суда.

Парад морской – смотр сил флота, проводимый в ознаменование праздников, по случаю различных торжеств государственного и военного значения, а иногда после завершения крупных учений (манёвров). Порядок подготовки и проведения морских парадов регламентируется Корабельным уставом и приказами.

Параллель географическая – линия пересечения земной поверхности с плоскостью, параллельной экватору. Все точки, лежащие на одной параллели, имеют одинаковую географическую широту. Параллели вместе с меридианами образуют градусную сеть Земли.

Пеленг – направление от наблюдателя на какой-либо объект, определяемое вертикальной плоскостью истинного (истинный пеленг), магнитного (магнитный пеленг) или компасного (компасный пеленг) меридиана и вертикальной плоскостью, проходящей через место наблюдателя и наблюдаемый объект. Счёт пеленга ведётся от 0° до 360° по ходу часовой стрелки.

Пиратство – морской разбой, вооружённое нападение на торговые суда и ограбление их в открытом море. К пиратству приравнивается нападение во время войны надводных кораблей, подводных лодок и военных самолётов на транспортные суда нейтральных стран. Нормы международного права по борьбе с пиратством содержатся в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Пираты – морские разбойники, грабившие торговые суда, а иногда и приморские населённые пункты. Пираты появились в глубокой древности одновременно с развитием морской торговли и началом вооружённой борьбы на море. В зависимости от времени и района действий пираты назывались витальерами (Северное и Балтийское моря, 14 – 15 столетия), флибустьерами (Карибское море, 17 столетие) и т.д.

Плавучесть – способность корабля (судна) плавать в определённом положении, неся на борту заданное количество грузов.

Планктон – совокупность растительных и животных организмов, обитающих в толще воды и пассивно переносимых течениями. Служит пищей некоторым животным, обитающим в водоёмах.

Подводная археология – раздел археологии, изучающий памятники истории и культуры, находящиеся на дне водоёмов или под донными отложениями.

Подводная лодка – боевой корабль, способный погружаться, всплывать и длительное время находиться в подводном положении. Подводные лодки предназначены для уничтожения надводных кораблей, судов и подводных лодок противника, поражения наземных объектов, постановки минных заграждений, транспортировки особо ценных грузов, ведения разведки и высадки разведывательно-диверсионных и десантных групп. Подводные лодки являются наиболее скрытно действующим средством вооружённой борьбы на море.

«Полундра» – окрик (вместо «Берегись!»), которым предупреждают стоящих на палубе или в трюме людей, чтобы они посторонились от падающего или бросаемого сверху предмета.

Полярное сияние – оптическое явление в ионосфере, свечение разреженного воздуха на высотах 90-1000 км, наблюдаемое ночью преимущественно в высоких широтах обоих полушарий. Происходит под действием протонов и электронов, проникающих в атмосферу из космоса. Наблюдается чаще в период солнечной активности. Создаёт помехи в работе радиоаппаратуры.

Полярный круг – параллель, отстоящая от экватора на 66°33′. К северу от экватора расположен Северный полярный круг, к югу – Южный полярный круг. В день зимнего солнцестояния (22 декабря) к северу от Северного полярного круга Солнце не восходит (полярная ночь), а в день летнего солнцестояния (22 июня) – не заходит (полярный день). Аналогичные явления наблюдаются и в Южном полушарии. Продолжительность полярного дня и ночи возрастает к полюсам, изменяясь от одних суток на полярных кругах до 179 суток на полюсах во время полярной ночи и до 186 суток на полюсах во время полярного дня.

Портоланы – морские навигационные карты XIII – XVI вв., на которые подробно наносилась береговая линия моря. Появились в странах Средиземноморья. Чертились на пергаменте без картографической сетки. Вместо меридианов и параллелей на портоланах применялись компасные сетки, указывающие истинное положение стран света. Портоланы давали изображение не только земной поверхности, но и др. сведения, необходимые для мореплавания.

Порто-франко – свободная (вольная) гавань, включающая порт или его часть, водное пространство, береговые сооружения с прилегающей территорией, в пределах которых устанавливается свободный, беспошлинный ввоз и вывоз иностранных товаров.

Приливы и отливы – периодические колебания уровня океана (моря), обусловленные силами притяжения Луны и Солнца

в соединении с центробежными силами, развивающимися при вращении систем Земля – Луна и Земля – Солнце. Большая из этих сил – лунная – определяет основные черты морских приливов. Обычно прилив и отлив бывают два раза в сутки. Величина прилива в открытом океане 1 м, у берегов до 18 м. Величина и характер приливов и отливов существенно зависят от географических условий места.

Прокладка – совокупность графических работ, выполняемых на карте или планшете при счислении пути корабля (судна) и определении его места в море. Ведётся штурманом с помощью прокладочных инструментов, включающих параллельную линейку, транспортир штурманский, циркуль-измеритель, циркуль обыкновенный, грузики для прижимания карты к столу, лупу для чтения мелкого шрифта или рассмотрения мелких деталей обстановки, нанесённой на карту.

Рангоут – мачты, стеньги, реи, гафель и др. для постановки и несения парусов, флагов, антенн, судовых огней, крепления грузовых стрел и др. целей.

Рандеву – заранее назначенная встреча (сбор) кораблей или соединений кораблей в определённом районе моря (океане) в установленное время, с указанием курсов подхода и мероприятий по взаимному опознаванию.

Ревущие сороковые – название 40-х (и 50-х) широт Южного полушария, где над океаном дуют сильные и устойчивые западные ветры, вызывающие частые штормы.

Регата – соревнование по парусному спорту или академической гребле, состоящее из серии гонок для судов нескольких классов.

Рейд – прибрежная акватория, которая своими размерами, глубинами и держащей силой грунта дна обеспечивает якорную стоянку кораблей и судов. По степени защищённости могут быть закрытые и открытые. Оборудуются средствами навигационного ограждения.

Рейдер – военный корабль, действующий на морских коммуникациях противника с целью уничтожать его транспортные суда, а также скрытно поставить минные заграждения. В качестве рейдеров использовались тяжёлые и лёгкие крейсера, переоборудованные гражданские суда, а во время 2-й мировой войны 1939-1945 гг. и линейные корабли.

Риф – опасное для судоходства возвышение дна со скалистым или каменистым грунтом, а также образованное кораллами. Риф может быть подводным, осыхающим и надводным.

Роза ветров – диаграмма, представляющая повторяемость направлений и скорость ветра в данном месте. Используется при

оценке района боевых действий, маршрута перехода и т.п.

Роза волнений – диаграмма, характеризующая режим волнения в данном месте моря (океана) по многолетним наблюдениям. Используется при оценке района боевых действий, маршрута перехода и т.п.

Румб – направления к точкам видимого горизонта относительно стран света или угол между двумя такими направлениями. В морской навигации окружность горизонта делится на 32 румба, в метеорологии на 16 румбов. Каждому из румбов присваивается собственное наименование. Румбы N, O, S и W называются главными, румбы NO, SO, SW и NW – четвертными. В настоящее время румбовая система в навигации не применяется, но понятия и обозначения главных и четвертных румбов иногда используются для определения направления ветра и течения.

Рында – особый бой в корабельный (судовой) колокол в момент полудня (12 часов 00 мин.) по судовому времени. Три троекратных удара. Иногда рындой неправильно называют сам корабельный (судовой) колокол.

Сажень морская – единица длины, равная 1,83 м (шесть футов). Применяется для указания глубин на английских и американских картах. Для измерения расстояний на море применялась обычно семифутовая сажень, равная 2,14м.

Салага – молодой, неопытный моряк. В основе слова «салага» лежит название острова Алаг из группы Соловецких островов в Белом море, где при Петре I проходили обучение морскому делу будущие моряки. Когда молодого матроса, пришедшего на корабль, спрашивали: «Откуда ты?», – он отвечал: «С Алага». В дальнейшем от частого употребления ответ стал восприниматься как одно слово.

Салют – торжественная форма приветствия или отдания почестей артиллерийскими и ружейными залпами, флагами (в ВМФ) и др. Производится в дни государственных (национальных) праздников, в честь знаменательных событий (торжественный салют), государственных и военных деятелей (личный салют), при погребении, а также в честь глав государств и правительств (салют наций). Салют наций производится 21 артиллерийским выстрелом при прибытии с официальным визитом главы государства или правительства, а также по прибытии военного корабля (соединения кораблей) в иностранный порт или военно-морскую базу с официальным визитом.

Свечение моря – излучение света поверхностью моря, вызываемое самосветящимися морскими организмами. Наблюдается в тёмное время суток. Демаскирует движение

корабля (судна), торпеды и т.п.

Секстан – угломерный инструмент для измерений высот небесных светил над видимым горизонтом, а также вертикальных и горизонтальных углов между береговыми ориентирами с целью определения по ним точного местонахождения корабля (судна). Идея устройства секстана принадлежит И. Ньютону (1699), а сконструирован он англичанином Д. Гадлеем и американцем Т. Годфреем в 1731 г. независимо друг от друга.

Склянка – на языке моряков – полчаса. Слово сохранилось с тех пор, когда время на судах отсчитывалось стеклянными песочными часами. «Бить склянку» – звонить в судовой колокол, отмечая числом ударов время – каждые истекшие полчаса. Один удар бьют в 0 часов 30 мин., два – в 1 час 00 мин., три – в 1 час 30 мин. и так до 8 ударов в 4 часа. После этого счёт начинается сначала, от 1-го до 8-ми ударов. Для моряков получасовой счёт времени удобен, т.к. он хорошо приспособлен к издавна сложившемуся разделению всей службы на судах на 4-часовые вахты. Под вопросом «которая склянка?» следует понимать «сколько времени прошло с начала вахты».

Смерч – вихрь, возникающий в грозовом облаке, вращающийся вокруг вертикальной оси и отличающийся большой разрушительной силой. При образовании смерча из низкой тёмной тучи вытягивается книзу отросток в виде хобота, постепенно удлиняющийся. На море под хоботом вода начинает волноваться, как бы кипеть, а затем появляется из воды конус. Оба конца соединяются и образуют один крутящийся водяной столб диаметром в десятки и даже сотни метров, передвигающийся вместе с тучей. Смерч держится от нескольких минут до 3-4 часов. Наблюдаются чаще всего в малых широтах. Порой при ясном небе возникают так называемые смерчи хорошей погоды. Встреча со смерчем опасна, особенно для парусных судов.

Судно (корабль) – плавучее сооружение для выполнения различных задач мореплавания. По назначению разделяются на военные и гражданские. Термин «корабль» употребляется в отношении военных судов, а термин «судно» употребляют для гражданских судов, обеспечивающих нужды народного хозяйства.

Судовая роль – список лиц судового экипажа, в котором указывается фамилия, имя, отчество каждого члена экипажа, год рождения, гражданство, должность, специальность, номер диплома и паспорта моряка, а также тип и название судна, порт, номер регистрации и владелец судна. Судовая роль предъявляется капитаном при досмотре судна портовыми властями.

Счисление – непрерывный учёт фактического перемещения судна (корабля). Ведётся автоматически с помощью автопрокладчика или вручную штурманом на основании расчётов.

Табанить – грести в обратную сторону, чтобы дать шлюпке задний ход или сделать разворот.

Такелаж – общее название снастей (цепей, тросов, канатов и др.) на судне (корабле), используемых для крепления рангоута, постановки и уборки парусов, управления ими, грузовых операций, подъёма сигналов и пр. Подразделяются на стоячий и бегучий такелаж.

Талассоид – большое кратерное образование на Луне, по размерам близкое к лунным «морям», в отличие от них имеет светлое дно, не залитое тёмной лавой.

Тендер – одномачтовый парусный корабль для посыльной, разведывательной и дозорной служб. Вооружение: 6 – 12 гладкоствольных орудий. В составе российского флота находились в 1817 – 1861 гг.

Теория корабля – научная дисциплина, часть прикладной механики, изучающая условия равновесия и движения корабля. Делится на статику и динамику. Статика изучает плавучесть, статическую остойчивость и непотопляемость корабля; динамика изучает – управляемость, качку с динамической остойчивостью и ходкость корабля.

Территориальные воды – полоса моря (океана), прилегающая к материковому берегу или островам, находящимся под суверенитетом прибрежного государства, и составляющая часть его территории. Ширина территориальных вод, как правило, не более 12 морских миль. Режим регулируется Женевской конвенцией 1958 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Теософия – всякое мистическое учение, претендующее на раскрытие особых «божественных тайн».

Торпедный катер – малый быстроходный боевой корабль, предназначенный для поражения кораблей и судов противника торпедами. Используется также для высадки десантов, несения дозорной службы и постановки мин. Водоизмещение 80 – 240 т, скорость до 50 узлов (92,6 км/ч). Вооружение: 2 – 6 торпедных аппарата, малокалиберные артустановки, пулемёты, бомбомёты.

Торпедоносец – боевой самолёт для поражения кораблей и судов противника торпедами. Способен нести 1 – 2 торпеды. Использовались и для постановки минных заграждений. Впервые применены в 1915 г.

Траверз – направление на какой-либо предмет,

перпендикулярное курсу корабля.

Тральщик – боевой корабль, предназначенный для поиска, обнаружения, уничтожения морских мин и проводки кораблей за тралами через минные заграждения. Различают эскадренные, базовые, рейдовые, речные тральщики. Водоизмещение 100 – 1300 т, оснащены минными тралами, вооружены зенитными автоматами, иногда 1 – 2 универсальными орудиями калибра до 100 мм.

Триера (трирема) – боевой гребной корабль в Древней Греции (в Древнем Риме – трирема). Имел три яруса весел общим числом до 170, мачту с прямым парусом, используемым при попутном ветре. Водоизмещение 230 т при длине 45 м, ширине 6 м и осадке 2,5 м. Экипаж до 240 человек. Основным оружием был таран.

Узел – единица скорости, принятая в мореплавании. Соответствует скорости корабля (судна), проходящего 1 морскую милю в 1 час (1,852 км/ч).

Ураган – ветер силой 12 баллов по шкале Бофорта, т.е. со скоростью более 33 м/с.

Фальконет – гладкоствольное орудие малого калибра, устанавливалось на небольших парусных и гребных судах.

Фарватер – безопасный в навигационном отношении путь для плавания судов среди островов, мелей, банок и других надводных и подводных препятствий.

Фиорд – узкий, глубокий, часто разветвлённый морской залив (бухта) с высокими скалистыми берегами. Длина фиордов от нескольких сот метров до 100-200 км, ширина от нескольких десятков метров до нескольких глубина свыше 100 м, высота береговых обрывов до 1000 м.

Флаг-капитан – должностное лицо офицерского состава в российском ВМФ, возглавлявшее штаб флагмана до введения штатных должностей начальников штабов дивизий кораблей, эскадр и флотов. Штатная должность помощника начальника штаба флота (1914) по оперативной части и по распорядительной части.

Флагман – командующий соединением военных кораблей (дивизией, эскадрой). Сокращённое название флагманского корабля. Воинское звание лиц высшего командного состава ВМФ СССР в 1935-1940 гг. до введения адмиральских званий (флагман флота 1-го и 2-го ранга, флагман 1-го и 2-го ранга).

Флагманский корабль – корабль, с которого флагман управляет подчинёнными силами.

Флаг-офицер – должностное лицо офицерского состава в российском ВМФ, подчинявшееся флагману и флаг-капитану и

выполнявшее их распоряжения по управлению кораблями.

Фланелевка – рубаха из темно-синей фланели с вырезом на груди, носимая матросами и старшинами как форменная одежда.

Флейт – парусное трёхмачтовое грузовое судно 16-18 столетий, имевшееся и применявшееся в военных флотах как транспортное. Вооружалось 4-6 пушками.

Флибустьеры – морские разбойники в 17-19 столетиях, в основном выходцы из Англии и Франции, грабившие испанские корабли в водах Вест-Индии и совершавшие грабительские нападения на прибрежные селения Центральной и Южной Америки.

Флотоводец – военно-морской деятель, военачальник, умело осуществляющий руководство флотом государства или его значительной частью во время войны.

Фрегат – трёхмачтовый парусный корабль с мощным артиллерийским вооружением (до 60 пушек) для действий на морских коммуникациях. В период 2-й мировой войны – корабли переходного класса между лёгкими крейсерами и эсминцами. Современные фрегаты имеют водоизмещение до 4000 т, скорость свыше 30 узлов (55 км/ч), вооружаются 127-мм универсальными пушками, 76-мм и 20-мм автоматами, торпедными аппаратами, бомбометами.

Фут – единица измерения длины, равная 0,3048 м (1 фут = 12 дюймам). Широко применяется на флотах многих стран. Является величиной, кратной миле (1 миля = 6080 футам), кабельтову (1 кабельтов = 608 футам), ярду (1 ярд = 3 футам).

Хронометр – особо точные часы, ход которых практически не зависит от колебаний температуры, механических вибраций и тяги заводной пружины. Для хранения времени на корабле служат средние морские хронометры и палубные часы.

Хурриканы – ураганы, скорость ветра в которых достигает 60 м/с. В центре хурриканов – штилевая область диаметром около 20 миль, называемая «глазом бури», особенно опасная для кораблей. Волны высотой до 15 м устремляются сюда и хаотически сталкиваются между собой.

Циклон – атмосферное возмущение с пониженным давлением воздуха в центре и вихревой циркуляцией вокруг центра против часовой стрелки в северном полушарии и по часовой стрелке – в южном. К циклонам относится любой воздушный вихрь с соответствующим вращением ветра: смерч, торнадо, тропический циклон, внетропический циклон.

Циркуляция корабля (судна) – кривая, описываемая центром тяжести корабля (судна) с момента перекладки руля на заданный угол до прихода на новый курс; процесс поворота

корабля со старого курса на новый. Характеризуется диаметром циркуляции и временем, необходимым для поворота на 180°.

Цунами – океанские волны большой длины (до 1500 км), вызванные смещениями участков дна океана при землетрясениях, оползнях и извержениях вулканов. Скорость распространения волн от 50 до 1000 км/ч, их высота в области возникновения до 5 м, а у побережья до 50 м. Гигантские волны обладают громадной разрушительной силой и производят на побережье опустошительные разрушения.

Швартовка – манёвр подхода корабля (судна) вплотную к береговому причалу (пирсу) или к другому кораблю и прикрепления к ним швартовыми (канат, трос).

Шестёрка – мореходная шлюпка с шестью вальковыми вёслами (шестивесельный ял). На каждой банке сидят по два гребца. Имеет парусное вооружение – разрезной фок. Используется на боевых кораблях для обучения личного состава морской практике, связи с другими кораблями и берегом, перевозки малых грузов и спортивных целей.

Широта географическая – одна из двух координат, определяющая положение пункта на поверхности Земли относительно плоскости экватора. Измеряется от экватора в градусах, т.е. от 0° до 90°, и в Северном полушарии называется северной широтой (имеет знак плюс), а в Южном полушарии – южной широтой (имеет знак минус).

Шквал – внезапное, резкое усиление ветра (до 20 м/с и более) в течение короткого периода времени (обычно несколько минут), сопровождающееся изменением его направления. Возникают шквалы, как правило, при кучево-дождевых облаках, ливневых осадках и грозах.

Шлюп – военный трёхмачтовый парусный корабль 2-й половины 18-го – начала 19-го столетия, предназначенный для разведывательной, дозорной, посыльной и экспедиционной служб. Имел прямые паруса на передних мачтах и косой парус на кормовой. Водоизмещение до 900 т, вооружение до 28 орудий. Во время 2-й мировой войны в ряде стран применялись для охраны караванов транспортных судов, имели водоизмещение до 2000 т, скорость до 20 узлов (37 км/ч), вооружение до шести 100 мм и восьми 40 мм орудий, бомбомёты, глубинные бомбы.

Шлюпка – общее название малых гребных, парусных и моторных беспалубных судов. По назначению делятся на служебные (корабельные, судовые), спасательные и спортивные, по числу вёсел – на баркасы (до 22 вёсел), катера (10-16 вёсел), вельботы (4-8 вёсел), ялы (2-6 вёсел) и тузики (2 весла).

Штиль – безветрие или очень слабый ветер (0 баллов по

шкале Бофорта). Характеризуется полным отсутствием волн на море.

Шторм – ветер, вызывающий большое волнение на море и разрушения на суше. Возникает при прохождении глубокого цикл она. Различают шторм (скорость ветра 20,8-24,4 м/с, 9 баллов), сильный шторм (24,5-28,4 м/с, 10 баллов) и жестокий шторм (28,5-32,6 м/с, 11 баллов), переходящий в ураган (32,7 м/с и более, 12 баллов).

Штурман – должностное лицо на флоте и в авиации, имеющее специальную подготовку и обеспечивающее точное и безопасное плавание и боевое маневрирование кораблей (судов) или вождение пилотируемых летательных аппаратов.

Шхеры – прибрежная полоса моря с большим числом островов, разделённых узкими проливами, банок, надводных и подводных скал и камней. Плавание в шхерах ведётся только по рекомендованным фарватерам. Распространены у берегов Финляндии, Швеции, Норвегии, Канады и на севере Англии.

Шхуна – парусное судно с двумя и более мачтами, вооружённое косыми парусами. В 18-19 столетиях входили в состав парусных флотов в качестве посыльных судов, имели до 16 пушек. Современные шхуны имеют длину 22 – 28 м, снабжены двигателем внутреннего сгорания.

Экватор географический – линия сечения земной поверхности плоскостью, проходящей через центр Земли перпендикулярно оси её вращения. Экватор делит земной шар на Северное и Южное полушария. Экватор – линия постоянного равноденствия. Служит началом отсчёта географических широт от 0° до 90°. В дни весеннего и осеннего равноденствия Солнце над экватором находится в зените. Длина экватора 40075,7 км. Линии сечения земной поверхности плоскостями, параллельными плоскости экватора, называются параллелями.

Экипаж – личный состав корабля (судна), а также береговая воинская часть, создаваемая на флотах, флотилиях и военно-морских базах для приёма, размещения, обеспечения и обслуживания пребывающего пополнения, воинских команд и отдельных военнослужащих.

Эклиптика – большой круг небесной сферы, по которому происходит видимое годичное движение Солнца (его центра). Плоскость эклиптики наклонена к плоскости небесного экватора под углом около 23°27’ и пересекает 12 созвездий называемых созвездиями зодиака. Эклиптика пересекается с небесным экватором в точках весеннего и осеннего равноденствия. Она отражает действительное движение Земли по её орбите вокруг Солнца!

Экраноплан – транспортное (боевое) средство, способное летать на высотах, равных 0,05-0,2 ширины крыла, вблизи поверхности воды, льда или ровных участков суши с использованием так называемого эффекта экрана, заключающегося в образовании аэродинамической воздушной подушки, повышающей подъёмную силу крыла. Экранопланы могут достигать более высокой скорости (500-550 км/ч), чем аппараты на воздушной подушке, дольше находиться в воздухе, чем обычные самолёты.

Экспедиция – поход (плавание, полёт) в заданный район суши или акватории океана (моря), осуществляемый выделенным составом сил и средств с военно-политической, военной или научной целями.

Эмбарго – в международном праве запрещение ввоза в страну и вывоза из неё товаров, валюты, оружия. В военное время становится формой экономической блокады, в мирное – средством экономического и финансового давления.

Эскадра – оперативно-тактическое соединение (объединение) в ВМФ некоторых государств, предназначенное для ведения боевых действий в определённых районах морского (океанского) театра военных действий. Группа надводных кораблей и судов, находящихся в дальнем плавании или в экспедиции.

Эскадренный миноносец (эсминец) – боевой корабль для уничтожения подводных лодок и надводных кораблей (судов) противника, охранения своих крупных надводных кораблей и судов на переходе морем и в бою. Используются также для разведывательной и дозорной служб, артиллерийской поддержки при высадке десантов и постановки минных заграждений. Эсминцы были самым многочисленным и универсальным классом кораблей во время 2-й мировой войны. Современные эсминцы имеют водоизмещение до 8000 т, скорость до 36 узлов (66,7 км/ч), комплекс ракетного вооружения различного назначения, артиллерийские орудия калибра до 130 мм, торпедные аппараты и противолодочные средства, вертолёты.

Юнга – подросток, обучающийся морскому делу и готовящийся стать матросом. Впервые юнги появились в эпоху гребного флота.

Якорь – устройство для удержания корабля (плавучего средства) на месте. Действие основано на самозаглублении лап якоря в грунт при попытке протащить его по дну. Якоря имеют разнообразные конструкции. Масса якоря подбирается в зависимости от водоизмещения корабля (судна).

Ял – короткая широкая шлюпка с полными обводами и транцевым кормовым срезом. По числу вёсел разделяются на

шести- (шестёрка), четырех- (четвёрка) и двухвёсельные (двойка).

Яхта – парусное, моторное или парусно-моторное судно водоизмещением до 3000 т, предназначенное для спортивных или туристических целей. Существуют однокорпусные, двухкорпусные (катамараны) и трехкорпусные (тримараны) яхты. Количество мачт от одной и более с различным парусным вооружением.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

авг.
– август
авиац.
– авиационный
англ.
– английский
апр.
– апрель
аркт.
– арктический
арт.
– артиллерия, артиллерийский
биолог.
– биологический
в., вв.
– век, веков
в.д.
– восточная долгота
воен.
– военный, военная
воен.-мор.
– военно-морской
воен.-техн.
– военно-технический
вост.
– восток, восточный
в т.ч.
– в том числе
г., гг.
– год, годы
г.
– город (при названии)
ген.
– генеральный, генеральная
географ.
– географический, географическая
гидрограф.
– гидрографический, гидрографическая
глав.
– главный

главнокоманд.
– главнокомандующий
гос.
– государство, государственный
г.р.
– год рождения
г.с.
– год смерти
дек.
– декабрь
дипломат.
– дипломатический
доп.
– дополнительный
др.
– другой, другие
зав.
– заведующий
зам.
– заместитель
зап.
– запад, западный
з.д.
– западная долгота
и.д.
– исполняющий должность
им.
– имени
инст.
– институт
исслед.
– исследовательский
истор.
– исторический
и т.д.
– и так далее
и т.п.
– и тому подобное
канд.
– кандидат
кВт
– киловатт
кг
– килограмм

км
– километр
км/ч
– километр в час
команд.
– командующий
корр.
– корреспондент
лит.
– литература, литературный
л.с.
– лошадиная сила
м
– метр (при цифре)
мех.
– механический
млн.
– миллион (при цифре)
млрд.
– миллиард (при цифре)
мм
– миллиметр, миллиметровый (при цифре)
мор.
– морской
м/с
– метр в секунду
наст.
– настоящий, настоящая
науч.
– научный, научная
нац.
– национальный, национальная
нач.
– начальник
неизв.
– неизвестно, неизвестный
н.с.
– новый стиль
н. э.
– новая эра
обл.
– область
ок.
– около

окт.
– октябрь
отеч.
– отечественный, отечественная
политех.
– политехнический
пом.
– помощник
посм.
– посмертно
пр.
– прочее
проф.
– профессор
р.
– река (при названии), родился, родилась (при дате)
сб.
– сборник
св.
– святой, святая (при имени), свыше (при числе)
сев.
– север, северный
сев.-вост.
– северо-восток, северо-восточный
сев.-зап.
– северо-запад, северо-западный
сент.
– сентябрь
см.
– смотри
соавт.
– соавтор, соавторство
сов.
– советский
совм.
– совместно, совместный
совр.
– современный
соц.
– социалистический
спец.
– специальный
ст.
– столетие

с.-х.
– сельскохозяйственный
с.ш.
– северная широта
т.
– том
т
– тонна (при цифре)
техн.
– технический
тыс.
– тысяча (при цифре)
упр.
– управление
фак.
– факультет
фам.
– фамилия
февр.
– февраль
хоз.
– хозяйство, хозяйственный
ч.
– часть
чел.
– человек
член-корр.
– член-корреспондент
юго-вост.
– юго-восток, юго-восточный
юго-зап.
– юго-запад, юго-западный
юж.
– южный
ю.ш.
– южная широта
янв.
– январь

СПИСОК АББРЕВИАТУР

АМН
– Академия медицинских наук
АН
– Академия наук
АХ
– Академия художеств
БФ
– Балтийский флот
ВВС
– Военно-воздушные силы
ВВФ
– Военно-воздушный флот
ВМБ
– Военно-морская база
ВМС
– Военно-морские силы
ВМФ
– Военно-морской флот
ВОВ
– Великая Отечественная война
ГВФ
– Гражданский воздушный флот
КБ
– Конструкторское бюро
МВт
– Мегаватт
НИИ
– Научно-исследовательский институт
ОКБ
– Опытно-конструкторское бюро
РВС
– Революционный военный совет
РККФ
– Рабоче-крестьянский красный флот
РОПИТ
– Российское общество пароходства и торговли
СВП
– Суда на воздушной подушке
СКБ
– Специальное конструкторское бюро

СССР
– Союз Советских Социалистических Республик
СФ
– Северный флот
США
– Соединенные Штаты Америки
ТОФ
– Тихоокеанский флот
УССР
– Украинская Советская Социалистическая Республика
ФРГ
– Федеративная республика Германия

ЦАГИ
– Центральный аэродинамический государственный институт
ЦКБ
– Центральное конструкторское бюро
ЧФ
– Черноморский флот
ЭПРОН
– Экспедиция подводных работ особого назначения